



**Westerly  
Club  
Nederland**

**Magazine  
December 2011**



**jaargang 34 aflevering 2**

# Westerly Club Nederland



# Westerly Club Magazine

## Inhoud

<i>Van de voorzitter</i> .....	4
<i>In memoriam: Theo van Lammeren</i> .....	5
<i>In memoriam: Roelie Walraven-Post</i> .....	6
<i>Van de redactie</i> .....	7
<i>Uit de bestuurshoek</i> .....	8
<i>Uit de Evenementenhoek</i> .....	9
<i>Bezetting Evenementencommissie</i> .....	10
<i>WCN Foto-wedstrijd</i> .....	11
<i>Hemelvaart Noord:</i> .....	12
<i>Hemelvaart Zuid:</i> .....	13
<i>Korte Engelandtocht 2011</i> .....	15
<i>WCN Zomertocht 2011: London</i> .....	20
<i>Garnalen op de tocht</i> .....	26
<i>BBQ Noord</i> .....	28
<i>'s Nachts varen</i> .....	29
<i>Over schippers en scheepsnamen</i> .....	32
<i>Afscheid van Zeezeilen</i> .....	33
<i>Afscheid van de "Hond"</i> .....	36
<i>Doornbos jacht-bemiddeling</i> .....	38
<i>Een klapschroef onder een Oceanranger</i> .....	39
<i>Treadmaster vervangen</i> .....	41
<i>Gewoon doen</i> .....	44
<i>Een alarmerend uiteinde</i> .....	45
<i>Een staartje vuurwerk</i> .....	46
<i>Te koop aangeboden</i> .....	47
<i>Westerly Club Nederland Colofon</i> .....	50



**Van de voorzitter**

**B**este WCN-leden,

Het jaar 2011 is weer bijna voorbij. En het is een jaar geweest, waarin de kreet “vaarwel” veelvuldig voorbij kwam.

Het betekende afscheid nemen van opstappers, na een al dan niet lange reis. Of van reiscompanen aan boord van andere Westerly's na heel plezierige WCN-tochten. Ook werd er afscheid genomen van schepen, waarvan u in 2 gevallen de emoties kunt meebelevén. Er werd afscheid genomen van actieve leden, die de WCN verlieten (maar dat betekende ook weer het verwelkomen van anderen).

Helaas hebben we ook definitief afscheid moeten nemen van mw. Roelie Walraven-Post en dhr. Theo van Lammeren; beiden leden met een eigen –méér dan- actief en stuwend verleden binnen de historische ontwikkelingen van de WCN. Met hen verliezen we WC'ners van het eerste uur, en fervente en bevrogen aanhangers van het scheepse Westerly gedachtengoed.

Wij wensen de families alle sterkte bij het verwerken van het verlies.

Tussen alle momenten van reflectie is er dit jaar –gelukkig- ook volop gevaren door de WCN. En daar deden alle leden, tegen wie we “dag” zeiden, het uiteindelijk voor. Daar ben ik hen dankbaar voor.

De verslagen leest u verderop in deze uitgave van het Magazine.

Luttele dagen vóór de Algemene Ledenvergadering in april van dit jaar verkocht onze penningmeester Meindert de Jong zijn “Donna”. Wat dat voor consequenties had voor het voorstel met betrekking tot de bestuurssamenstelling van 2011 leest u in “Uit de bestuurshoek”.

De winter staat weer voor de deur. Zo zien we elkaar weer geruime tijd wat minder.

Maar het is weer tijd om na te denken over het programma van volgend jaar.



Van mijn kant dus geen vaarwel, maar een “vaar wel”!

**Tjerk Tjeerde**  
voorzitter

## **In memoriam: Theo van Lammeren**

mei 1936 – juni 2011

In 1975 kochten Theo en Ank hun eerste Westerly. Korte tijd daarna las hij in de Telegraaf dat de Westerly Club Nederland was opgericht. En Theo was dus één van de eerste leden, die zich aanmeldde als lid van de WCN. Een lid van het eerste uur.

Theo en Ank –en kinderen- waren enthousiaste volgers van de WCN evenementen-programma's. Dat zij daarvoor jaarlijks, vanuit hun ligplaats in het zuiden van Nederland, hun schip naar het IJsselmeer-gebied moesten overbrengen, kostte een hoop geregeld en tijd, maar dan waren ze er wel!

Westerly "Hippo" werd opgevolgd door Westerly "Hippo II". En eind jaren '80 volgde de Westerly "Morian". Een Westerly-aanhanger pur sang! Ook nam Theo zitting in het bestuur van de WCN, waar hij zich eerst 12 jaar later uit terugtrok. Omdat in die jaren het bestuur nog direct verantwoordelijk was voor het organiseren van de activiteiten, vinden we daar ook het stempel van Theo terug.

Theo en Ank waren er altijd bij: Hemelvaart, de bbq's, Blankenberge. De grootte van hun schip gaf ze de gelegenheid gastvrij te zijn: altijd was er koffie en thee, en veelal ook een alcoholische versnapering, voorhanden. Met "geen beter leven dan een goed leven" kreeg Theo gemakkelijk zijn kuip vol. En zijn gasten hebben de plexiglazen potten met nootjes nooit leeg gekregen.

Ook charterde Theo zijn eigen vaste bemanning voor de jaarlijkse korte Engelandtochten. Hij was een stevige sparringpartner als je van gedachten wilde wisselen over de weersverwachting, de te verwachten diepgang of stroming. Of technische zaken. Hij klom voor je in de mast, hij laadde je accu's als het nodig was.



Met het verscheiden van Theo verliezen we een bijzonder lid.

Maar de laatste woorden, die Theo liet drukken, waren: "Als een schip achter de kim zeilt, is het niet weg; je kan het alleen niet zien".

Wij wensen zijn vrouw Ank, zijn kinderen, schoonkinderen en kleinkinderen alle sterkte bij het verwerken van het verlies.

Tjerk Tjeerde.

### **In memoriam: Roelie Walraven-Post**

maart 1927 – augustus 2011

Op donderdag 4 augustus 2011 is onze oud-voorzitter en erelid plotseling in haar slaap op 84 jarige leeftijd overleden.

We verliezen in haar een zeer gewaardeerd lid

Op de oprichtingsavond van onze club, was zij het, die naar voren stapte en zei: "Ik wil een bestuursfunctie hebben in deze club." Dat was mijn eerste kennismaking met Roeli. Een zeer kordate en gedreven vrouw die haar mening niet onder stoelen of banken stak.

De eerste jaren regelde het bestuur alle evenementen en Roeli was in het bestuur vice-voorzitter.

In 1980 werd Roeli voorzitter. Die functie heeft zij vele jaren naar volle tevredenheid van iedereen bekleed. Toen zij er mee wilde stoppen, was er bijna geen opvolger die het stokje van haar wilde overnemen. John Smit heeft haar uit de brand geholpen.

Zij was de redactrice van het Westerly Clubblad tot 1992 en vond het erg leuk om het clubblad te maken, omdat het in haar vakgebied lag. De rubriek "Uit de Kombuis" van Marie Antoinette was ook van haar hand. Zij schreef over de belevenissen aan boord en haar man Henk maakte er leuke illustraties bij.

Vice-voorzitter, voorzitter, tektschrijfster en evenementenbaas: ze deed het allemaal, en als het moest, ook alleen. Niets was haar te veel.

Zo verwoordde Theo van Lammeren het in zijn speech, toen hij haar toesprak voor het vele werk, dat zij voor de club had gedaan en haar namens de Algemene Ledenvergadering het erelidmaatschap aanbood.

Helaas hebben wij Theo ook moeten missen, zes weken voor de dood van Roeli.

Tijdens de Hemelvaarttocht 1995 vond Roeli, dat ze iets terug moest doen voor de club, en tijdens de schippersmaaltijd nam zij het woord en bood de club tot een ieders verrassing de "Navette Wisseltrofee" aan. Deze beker is vernoemd naar het schip, waarop de familie Walraven lang heeft gevaren.

En nu hebben wij afscheid van Roeli moeten nemen. Wat echter blijft is de herinnering.

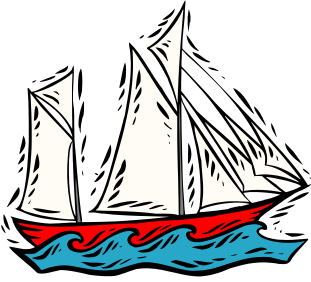
De herinnering aan datgene wat Roeli voor ons -leden van de Westerly Club- heeft gedaan en betekend. Deze herinnering zullen wij koesteren. Zo zal Roeli in onze gedachten voortleven.

Wij wensen haar kinderen en kleinkinderen veel kracht en sterkte toe bij dit verlies.

Elly Rutgers



**Van de redactie**



**Z**

*éér gewaardeerde lezer,*

Ik bied u mijn verontschuldigen aan voor het late verschijnen van deze uitgave van het Magazine. Méér nog dan WCN is dat privé-gerelateerd. De aangeboden kopij kwam mooi op tijd.

Leuk is trouwens te melden, dat de meeste kopij spontaan is aangeboden en ingestuurd, zonder dat door de redactie enige dwang was uitgeoefend. En dat moeten we hebben; sterker nog, dat maakt dit vak zo leuk.

En dat, waarde lezer, moet u toch op het spoor zetten zo eens één keer per jaar een verhaal op te sturen over uw belevenissen met uw –of andermans- Westerly.

Het afgelopen vaarseizoen staat te boek als een slechte. Er was weinig 25<sup>o</sup>+, het water is niet warmer geweest dan 18<sup>o</sup>, de wind blies gebruikelijk net iets harder dan we wilden. Maar toch, ondanks deze omstandigheden, is er veel gevaren, was ook ook het naseizoen niet te versmaden. Voor mij geldt dan ook: wel aan boord, maar de haven niet verlaten .....!? Ik ben toch bezig met varen!

In het volgende Magazine zult u de stukken van de ALV missen. Die worden u eerder separaat toegestuurd, waarover u verderop in deze uitgave kunt lezen. Dat betekent ruimte voor uw ervaringen. Wat doet u met uw boot in de winter, heeft u toch nog gevaren, heeft u belevenissen waarvan uw medeleden willen weten, wat zou u komend vaarseizoen willen?

Meldt het, schrijf het ons.

Nu is het afwachten wat de ons toegezegde horror-winter zal brengen. Genoeg antivries in de boot gegoten?

*We spreken, horen en zien, en schrijven elkaar vast.*

*Een prettige Kerst en een goede jaarwisseling toegewenst.*



**Tjerk Tjeerde**

**015-2614075**

**[tjeerde@hetnet.nl](mailto:tjeerde@hetnet.nl)**



### **Uit de bestuurshoek**

De schoonheidsprijs verdient het niet. Maar de omstandigheden lieten weinig andere ruimte. Zoals het iedere vereniging betaamt, houdt ook de Westerly Club Nederland jaarlijks haar Algemene Ledenvergadering. En zoals gebruikelijk informeert het bestuur haar leden netjes van te voren over het voorgenomen verloop van de vergadering, formuleert de ter stemming te brengen voorstellen, licht het gevoerde –ook financiële- beleid toe en ontvouwt haar plannen voor het lopende jaar.

Dit jaar echter liep een deel van het programma iets anders dan voorgenomen.

Na het ter perse gaan van het Magazine met daarin de stukken voor de ALV liet onze penningmeester Meindert de Jong weten, dat hij zijn schip verkocht had. Dat betekende dat hij op termijn afstand zou moeten doen van zijn lidmaatschap van de WCN, en afstand zou moeten doen van zijn bestuurslidmaatschap. Gegeven het feit dat hij binnen het bestuur de penningen als een ware meester beheerde, betekende de verkoop van “Donna”, dat de WCN in één klap een lid, een bestuurslid en een penningmeester kwijt was.

Maar omdat de ALV zelf nog niet had plaatsgevonden, was er nog ruimte om een poging te wagen de gevallen gaten te dichten. Weliswaar zou dan niet de hele vereniging op de hoogte zijn van het gewijzigde voorstel met betrekking tot de bestuurssamenstelling, maar de voorkeur ging toch uit naar het presenteren van een voltallig bestuur met ingevulde taakverdeling.

Als eerste werd het probleem van het penningmeesterschap opgelost. Jan Willem Gombert, reeds bestuurslid, bood aan deze taak op zich te nemen. Dit was een grote stap in de goede richting!

Tijdens de ALV werd Meindert nog uitgenodigd het financieel beleid over 2010 toe te lichten, en daarmee het advies van de kascommissie aan de Vergadering décharge te verlenen, binnen te slepen. Waar hij glansrijk in slaagde, waarop het bestuur décharge werd verleend voor het totale beleid, gevoerd over 2010.



Slechts uren, zo niet een enkele dag, vóór de vergadering bood Cees Tanis aan om zitting te nemen in het bestuur, teneinde de door Meindert leeg achtergelaten stoel te bezetten.

Zo kon de Vergadering worden voorgesteld accoord te gaan met de volgende bestuurs-samenstelling: Tjerk Tjeerde (voorzitter), Jaap Riesenkamp (secretaris), Jan Willem Gombert (penningmeester), Rein Schippers en Cees Tanis.

Gelukkig maakte de Vergadering geen bezwaar tegen de gevolgde procedure, en werd het voorstel unaniem aangenomen.

Daarop werd Meindert omstandig bedankt voor zijn inzet en bezigheden gedurende de afgelopen jaren en kreeg hij een vloeibare versnapering.

Inmiddels is de overname van alle faciliteiten door Jan Willem een feit, en is er geen enkele rimpel geweest in het geldelijk verkeer.



Het formele verslag van de ALV 2011 wordt u gepresenteerd -in de vorm van de notulen- in het volgende Magazine, als onderdeel van de stukken, behorend bij de uitnodiging voor de ALV 2012. Maar nu weet u dat de namen in het colofon achterin dit Magazine niet op schrijffouten berusten.

### De Navette-trofee

Tijdens de ALV 2011 is de “Navette Trofee” weer uitgereikt. Om te voorkomen dat u dat pas leest in de stukken voor de volgende ALV –het is leuker om te weten wie hem heeft dan wie hem had-, volgt hier de verantwoording, zoals –in concept- opgenomen in de notulen van die vergadering.

*“De Navette Trofee wordt, als bewijs van waardering, uitgereikt aan mw. Corrie Scholman, wegens haar bemoeienis bij het organiseren van een groot aantal droge evenementen. Zij maakte deel uit van de Lustrumcommissie 2010, heeft sedert dit jaar zitting in de Evenementencommissie en neemt de verantwoordelijkheden van de Kascontrolecommissie voor de helft waar. Bovendien wordt zij, samen met Theo, vaak gezien bij natte evenementen, zowel in noord als in zuid. Het bloemetje, meestal voor de partner, ging toch ook naar haar. Theo ontving –voor zijn ondersteuning- uniek bier, gebrouwen uit Delftsch Grachtenwater.*

*Waarna de voorzitter het niet kon laten de Trofee niet alleen een waarderingsprijs, maar ook een aanmoedigingsprijs te noemen”.*

### Algemene Ledenvergadering 25-2-2012

Eerder al is de datum van de ALV onderwerp van gesprek geweest. Eind maart, begin april is toch de tijd dat er geklust moet worden aan de boot (hetzij in het water, hetzij op de kant, hetzij er tussenin), en dan moeten kiezen tussen een ALV en de boot: het blijft een dilemma. Tijdens de ALV 2011 bleek een voorkeur te bestaan voor een vergadering een maand eerder, méér dan voor het alternatief van een avondvergadering.

Als gevolg daarvan is de datum van de **ALV 2012 vastgesteld op 25 februari 2012.**

De definitieve uitnodiging voor deze vergadering wordt uiteraard nog gestuurd, waarin dan alle bijzonderheden over plaats, locatie, tijd, agenda en programma vermeld zullen staan.

Deze uitnodiging –met de bijbehorende stukken- zal dan geen deel meer uitmaken van de voorjaarsuitgave van het Magazine, maar separaat verstuurd worden.

Het is maar dat u de datum alvast kunt vastleggen in uw agenda.

### Uit de Evenementenhoek

Terugblikkend op de tochten en de weersomstandigheden van dit jaar kwam er een verzoek om “de tocht om de Noord” vóór de vakantieperiode te plannen. Dat is daarom ingevuld eind mei/ begin juni. En omdat WCN de laatste jaren met de Garnalentocht niet meer in Blankenberge is gearriveerd, terwijl dat toch de bedoeling was, wordt nu bekeken of de Garnalentocht ook niet in het voorjaar kan worden gepland, als invulling van de Hemelvaarttocht Zuid. Als dat niet mogelijk blijkt, wordt de Garnalentocht gehouden van 23 tot 26 augustus.

## **Westerly Club Nederland**

Onderstaand een weergave van de –voorgenomen- plannen.

- 25 februari 2012: Algemene Ledenvergadering.  
eind maart 2012: een “technische” dag: zwaar weer zeilen, en in 3 weken naar de Kanaaleilanden en terug.  
17-20 mei 2012: Hemelvaarttocht/Garnalentocht  
27 mei t/m 10 juni 2012: Tocht om de Noord  
15-24 juni 2012: Korte Engelandtocht  
28 juli t/m 19 augustus 2012: Zomertocht naar Franse kust  
8 september 2012: BBQ noord

Ook nu zijn de data leidend: informatie over de exacte invulling van de activiteiten volgt later. Uiteraard wordt u op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen.

## **Bezetting Evenementencommissie**

Zoveel hoofden, zoveel zinnen. Dat is precies wat de Evenementencommissie nodig heeft tijdens de brainstorm over de activiteiten van het volgend seizoen. Hoe meer ideeën, hoe beter.

De praktijk wijst uit, dat verzinnen niet hetzelfde is als organiseren. Maar om het verzinnen gaat het. De bezetting van de Evenementencommissie behoeft uitbreiding. In 2, maximaal 3 “werkvergaderingen” wordt nagedacht, gesproken, verzonnen en vastgesteld wat de WCN haar leden het volgend seizoen aan activiteiten zal bieden. Zowel nationaal als regionaal. Het maakt niet uit waar u woont of waar u vaart, het meedenken en het meeverzinnen is van belang.

Er is natuurlijk wel een “maar”. Op dit moment is in de bezetting van de Evenementencommissie kennis van ZuidNederlandse vaargebied redelijk aanwezig. En zoekt de EC vooral naar enthousiaste leden, die het noordelijk vaargebied een warm hart toedragen.

Als u ideeën heeft over activiteiten, zowel droog als nat, zowel nationaal als regionaal, dan nodigt de EC u van harte uit deze ideeën te ventileren.

U kunt uw ideeën kwijt bij Emiel Pyckevet ([pyckevet@hccnet.nl](mailto:pyckevet@hccnet.nl) of 040-2467022). Ook aanmeldingen om een tikkeltje structureler medewerking te verlenen aan het tot stand komen van het activiteiten-programma kunt u bij hem kwijt. Of bij elk bestuurslid.

Uw hulp en ondersteuning wordt zeer gewaardeerd. Denkt u er eens over na (niet te lang) en duik in de Westerly Club Nederland.

Dóór leden, vóór leden: wij hebben u nodig!

## WCN Foto-wedstrijd

### De Foto's

Langzaam maar zeker wordt er een foto opgestuurd ten behoeve van de WCN fotowedstrijd.

Maar we moeten nog even wennen.

Dan is dit naseizoen natuurlijk een mooi moment om uw foto's, gemaakt in 2011, nog eens door te lopen en uw twee mooiste door te sturen. Uw foto wordt in ieder geval zichtbaar op de WCN-site. En u maakt daarmee meteen kans op de hoofdprijs.

De winnende foto prijkt dan op de omslag van het voorjaars-Magazine 2012

Voorzie uw foto's van een titel en stuur ze naar

[Webmaster@Westerlyclub.nl](mailto:Webmaster@Westerlyclub.nl).

### Het Reglement

Dit staat op de WCN site onder de knop Foto wedstrijd.

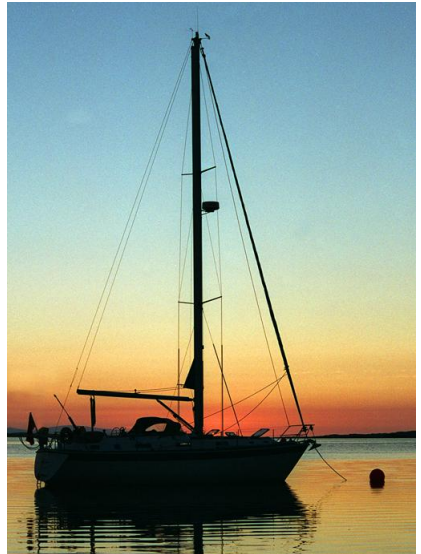
Maar de regels –samengevat- zijn simpel: de foto's moeten van dit jaar zijn, en iets met Westerly hebben.

### De Jury

De jury heeft nog stoelen vrij. Dus als u zegt: mijn foto's hebben niet het gehalte om te winnen, dan is duidelijk dat u dit ook vanuit de jury kunt beoordelen. Uw enige andere optie is het opsturen van foto's! U kunt zich aanmelden bij [gerard.versluis@hotmail.com](mailto:gerard.versluis@hotmail.com) of bij [tjeerde@hetnet.nl](mailto:tjeerde@hetnet.nl).

### De Prijs

Komende maanden krijgt de prijs zijn uiteindelijke vorm. Een alleszins bescheiden sculptuurtje zal dienst doen als wisselprijs. Maar uw winnende foto wordt breed in Nederland getoond. En de eeuwige roem, geregistreerd in de annalen van de WCN, is uw deel.



### Hemelvaart Noord:

*Mooier zeilweer bestaat niet! De prijzen gingen dan ook als broodjes van de bakker. En de Bakker was Ron, bijgestaan door Anne. Zo zou ik in 3 zinnen ons supergezellige, sportieve Hemelvaartsweekend willen karakteriseren.*

Op 2 juni verzamelden we in Hoorn en waren er 7 boten paraat met borreltijd. Prachtig weer en de stemming zat er meteen goed in op de "Boxer". Zelfs de "Wilde Gans" was op tijd deze keer en we verwelkomden de nieuwkomer "Heron" hartelijk. "Heron" kwam dapper helemaal uit Naarden naar Hoorn gevaren, dus we keken niet op een kwartiertje. Het werd een zeer geanimeerde borrel in het zonnetje in de jachthaven van Hoorn.



De volgende dag werd een erg leuke tocht, mooi zonnig weer en een lekker windje en mooie vaarafstand. "Big Wish2" en "Heron" spoten als eersten weg en de anderen volgden ras. Het werd een heuse "wedstrijd", we hielden elkaar goed in het vizier, rondden boeien, passeerden en werden ingehaald. "Boxer" kon het gezelschap riant aan en spurte fotograferend iedereen voorbij. Henriëtte van de "Banjer" hield zelf de fok strak en was "uithouder".

Op de steiger van Monnickendam werd het een vrolijke boel na zo'n fijne zeildag.

"Mooier zeilweer kon je niet hebben" zei de organisator nog en hij had het persoonlijk besteld, die Bakker! Twee honden en 16 mensen genoten van een heerlijke Franse zalmshotel van Truida en lieten zich filmen door Kees. Muzikanten Imco, Klaas en niet te vergeten Theo met zijn gitaar, zorgden voor de muzikale omlijsting. Ouderwets gezellig was het weer! Zoon "Mah Jong" kwam ook nog even langs op de scooter en maakte het feest compleet voor Coby en Imco. Morgen zou het harder gaan waaien en tegenwind terug naar Enkhuizen, maar we konden wel tegen een stootje! Wel vroeg vertrekken wegens de weersverwachting.



En ja, je bent zeiler of niet, en dat dacht de wind ook die volgende dag. Uren tegenwind, veel kruisen, waar was iedereen, grote slagen en eindelijk een weerzien in Enkhuizen. Vermoeid maar voldaan streken we de zeilen en legden aan. In het warme spijslokaal Markerwaard in Enkhuizen was het zoet toeven na zoveel inspanning. Toen Ron opstond om de prijzen bekend te maken, steeg de spanning tot een hoogtepunt. Maar het was gebak met slagroom deze keer, maar liefst 6 prijzen werden uitgereikt! Zo was er de prijs voor de snelste overtocht, overtuigend gewonnen door de "Big Wish2"; in de categorie nieuwelingen was de prijs voor de "Heron" (zeer verdiend want de "Heron" had zich dapper geweerd onderweg!) en de klasse Konsort Duo werd gewonnen door de "Lady May". En dan nog de 3 prijzen uit het "handicap klassement" met de ingewikkelde Engelse rating die alleen Ron begrijpt. De uitslag was: 3. "Mah Jong", 2. "Banjer" en 1. "Wilde Gans", waarbij het verschil tussen de nummers 1 en 2 klein was deze keer. We waren allemaal met onze neus in de boter gevallen En dat kun je niet altijd zeggen. En "Boxer" kreeg tenslotte een "klui" voor de perfecte organisatie!



Voldaan keerden we de volgende dag huiswaarts, ieder op eigen tijd, vaak vroeg, want er was keiharde wind met stevige buien voorspeld voor de zondag. We moeten er weer een jaar op wachten, want nu al weten we dat volgend jaar ook weer niet stuk kan bij de Westerly Hemelvaart Noord!

*Dini van Egmond*  
*"Wilde Gans"*

### **Hemelvaart Zuid:**

Het plan van de Hemelvaarttocht 2011 van de Westerly Club Nederland Zuid was om een paar dagen op en om het Haringvliet door te brengen.

Donderdag 2 juni vertrok de "Tlaloc" met een stevige N/NO wind van 14 knopen, dus op de motor, op weg naar de Krammersluizen, waar we tot onze verbazing het enige schip waren dat het Volkerak op wilde. Dit in tegenstelling tot de vloot die, wachtend op het Volkerak op een schutting, de Zeeuwse wateren opzochten.

Na het passeren van de Volkerak sluizen, waar het ook weer verbazingwekkend rustig was, werden we op de wachtsteiger aan de Haringvliet kant opgewacht door Willem die er keurig voor had gezorgd dat er voldoende plaats was voor de vier deelnemende Westerly schepen. Tegen 17:00 uur waren we compleet, d.w.z.: Emiel en Lenny Pyckevet met de "Horus", Willem en Pietske Doelman met de "Walvis", Leo van Demen met de "Why Worry", Cees en Leni Beije met de "Tlaloc" en Gerard en Gina Versluis met de "Ginger". Na een genoeglijke borrel aan boord van de "Tlaloc" en een eenvoudige maar voedzame maaltijd was er nog voldoende tijd om weer eens bij te praten over opgedane ervaringen en plannen voor de zomer.

## ***Westerly Club Nederland***

Na een door de stevige wind wat onrustige nacht bleek de volgende morgen dat de voortros van de “Why Worry” op een enkele streng na door geschavield was. Ondanks heftig verweer van Leo was iedereen er van overtuigd dat Leo zijn lijnen op Marktplaats.nl had gekocht. Om 11:00 uur onder de Haringvlietbrug door en met prima zeilweer langs Tiengemeten naar de Helioshaven in Hellevoetsluis, waar Willem in zijn thuishaven de noodzakelijke boxen gereserveerd had.

's Avonds gezamenlijk, ook met Tjerk, Aaf en Sebastian Tjeerde, Gerard en Gina Versluis en Jaap en Ike Riesenkamp -die allen met de auto waren gekomen- gegeten in het restaurant “Aquarius” met uitzicht op de ondergaande zon boven het Haringvliet

Zaterdag 4 juni

Het was de bedoeling om zaterdag op de terugweg een stop te maken bij het steigertje van Tiengemeten om daar een wandeling te maken in het natuurgebied. Maar omdat Willem en Pietske vanwege familieomstandigheden af moesten haken, en Leo en Tonnie terug moesten naar Numansdorp, viel de groep uiteen; toen ook de weersverwachting bovendien voor zondag slecht weer voorspelde; onweer met windstoten; besloten de “Horus” en de “Tlaloc” om op zaterdag de thuisreis naar St. Annaland resp. Kats te maken met een nog steeds stevige N/NO wind.

Bij het passeren van het steigertje van Tiengemeten bleek het geultje toch wel erg smal te zijn, èn was het volledig bezet door de pont en een schip met toeristen.

Bij het uitvaren van de Krammersluis bleek het aan de Zeeuwse kant zo druk te zijn met wachtende schepen, dat de sluiswachter aangaf dat ook de grote sluis voor de beroepsvaart beschikbaar was voor de recreatievaart.

Wat daarna ontstond, was een soort Le Mans start van de Volvo Ocean Race, waarbij tientallen jachten rechtsomkeert maakten en met gezwinde spoed naar de grote sluis voeren, waar het natuurlijk ook weer wachten werd.

Hoewel de plannen eens te meer aangepast moesten worden aan de weersgesteldheid, konden we toch terug zien op een geslaagd weekend.

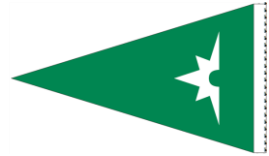
Cees Beije  
“Tlaloc”





## **Korte Engelandtocht 2011**

Westerly Club tocht 18-6 t/m 25-6-2011



*Wind! Dat stond er tijdens de aanvang van de Engelandtocht. Verwachtingen als Bft.7 en 8 en meer uit westelijke richting deed geen der 5 aangemelde schepen verlangen naar een tocht naar de Engelse oostkust. In het zuiden werd de ontmoetingsplaats gewijzigd in Zierikzee, in het noorden bleef IJmuiden het vertrekpunt.*

*Dan verwaait de WCN Engelandtocht 2011 op haar eerste dag al in 3 verschillende verhalen.*

### **Noorden 1**

Mijn Nederlandse vriend Theo Scholman heeft mij uitgenodigd om in eerste instantie met de Westerly Zeiltocht naar Engeland te zeilen.

Op 16 juni zijn wij, Theo, Johan (schipper van de “Banjer”) en ik (Bruno) vanuit Lelystad naar de Amsterdamse Aeolushaven gezeild. Daar hebben wij nog zeilvriend Alfred mee genomen. En is de Bart, de schipper van de “Going Walkabout” bij ons aangesloten; zijn opstapper Henk zou in IJmuiden opstappen. Gezien de weersomstandigheden is dat uiteindelijk Den Helder geworden. Wij zijn een nacht blijven slapen in Amsterdam met die mooie haven. Voor Johan zou dit voor de eerste keer lang van huis en ook zijn eerste reis op zee worden. Wij hebben hem alle nadelen verteld, maar hij wilde toch perse mee. In de praktijk bleek het een goede en serieuze schipper te zijn (soms te) maar dat was de rest ook wel eens. Omdat Johan nu toch in een soort van opleiding zat, hebben we hem geleerd dat er ook kidneybonen, hazelnootpasta Wiener/Melange en dergelijke echt bestaan; echt, er ging een wereld voor hem open.

Ook weet hij nu dat je het eerste palaver op de dag het beste om 11:00 uur kan houden, in combinatie met een biertje (uiteraard als het weer het toelaat) en dat het niet uitmaakt of je al vertrokken bent, want dan doe je het palaver gewoon onderweg

Om het zeilweer door te spreken, hebben wij de volgende ochtend de andere deelnemer van de Westerly zeiltocht gebeld. Hij wilde ook graag vanuit IJmuiden richting Engeland zeilen. Omdat het weer niet goed was en ook niet beter zou worden, hebben wij de beslissing genomen om niet naar Engeland te zeilen.

Bij windsterkte 6-7 vertrokken wij door de Noordzeekanaal naar IJmuiden. Vanuit IJmuiden met de zelfde ruime wind via de Noordzee richting Den Helder. En uiteraard werd de “Big Wish2” weer door de douane aangehouden. Uiteraard zijn alle papieren bij ons in orde, dus appeltje/eitje. Daarna de douane naar de “Going Walkabout” doorgestuurd, omdat daar door bemanningsgebrek een door ons uitgeleende buitenlander opzat, maar ook zij hadden het uiterlijk van een pasgeboren baby, waarna we samen onze tocht naar Den Helder konden vervolgen. Omdat het weer ook hier K was, zijn wij een dagje in de Marinehaven van Den Helder gebleven. En de volgende dag om 15:00 uur naar Texel gevaren (nog steeds windkracht 7). Petje af voor Bart en zijn opstapper, voor de 2<sup>e</sup> keer op zee, maar nu aan de wind met kracht 7

Op zondag zijn wij naar Texel gezeild. Na een gezellige avond en rustige nacht zijn wij langs Texel buitenom naar Vlieland gezeild, waar ik stom toevallig naast een Westerlyclublid kwam te liggen. Hoewel we ons zeer netjes hebben gedragen was er geen contact mogelijk, wat ik wel jammer vind,



## **Westerly Club Nederland**

want contact met medezeilers, die je nog niet kent, is extra leuk. Als je ons kent, dan kan ik mij er wel wat bij voorstellen

Dinsdag, bij vloed, zijn wij naar de stadshaven in Harlingen gezeild. Op de andere dag ging het door de sluis Kornwerderzand naar Makkum. In aansluiting daarop richting stadshaven Enkhuizen.

Hier moesten de wereldreizigers door de havenmeester geholpen worden om de kosten van een ligplaats in te voeren en te pinnen. In Enkhuizen kwam even later een Westerly, die vanuit Engeland kwam, binnen en stond een half uur later al bij onze boot om een praatje te maken, dus zo kan het ook.

Daarna een steigerborrel op kosten van de Club genomen en Henk uitgezwaaid . Toen bleek dat de boot van Bart veel water maakte, maar daarover meer in de aanvulling van Bart.

Vrijdag ging het bij redelijk goed weer naar Kampen. Vanuit Kampen ging het zaterdags terug richting Lelystad. Omdat we zaterdag in het begin van de middag in Lelystad wilden zijn, besloten we om om 05:30 uur uit Kampen weg te varen, omdat we toch wel onder de nieuwe brug bij Kampen konden varen.

Alleen heeft niemand tegen de schipper verteld dat de brug bij Urk pas om 09:30 uur opengaat, dus we hadden een heel lang ontbijt in de Schokkerhaven.

Tijdens de zeiltocht zijn wij altijd heel erg goed verzorgd door onze kapitein Theo Scholman met eten en drank.

Helaas zijn we niet naar Engeland gezeild, maar toch was het heel erg gezellig en uiteindelijk hadden wij toch nog 312 zeemijlen op de klok staan, uit en thuis.

Nogmaals heel erg bedankt aan Theo Scholman, Johan, Alfred en ook Bart en zijn opstapper, voor de gezellige zeilweek en de goede stemming op het schip. Dit was een leuke trip om even uit te waaien!

Groeten,

Bruno Nettels (Duitsland)

*Dit verslag is grotendeels door Bruno geschreven en hier en daar aangevuld door mij.*

*Zeker wat betreft het laatste kan ik het alleen maar met hem eens zijn. In mijn ogen een superweek! Achteraf toch weinig regen, en lekker veel wind langs de kust en op het IJsselmeer.*

*Jongens, bedankt!*

*Theo Scholman*

## **Noorden 2**

*(De tocht die niet doorging maar wel een fantastische reis tot gevolg had).*

Eindelijk is het zover! Na maandenlang ploeteren in de spelonken van de boot, schaven, schuren en lakken in schuur en schip, trappetje op, trappetje af , bootje in en uit het water (lekkage door kapot gevormen dieptegever), kunnen de trossen los en kan de motor gestart worden. Op naar Engeland!

De Korte Engeland tocht is begonnen, al zaten er een aantal lage drukgebieden ten westen van Engeland in de maak en in de wacht. Het zag er niet best uit, het wordt dubieus om Engeland te kunnen halen zonder in slecht weer te komen. Maar niet gevreesd: we zullen zien en kunnen altijd nog een andere bestemming kiezen. Een dag later dan de planning was, was de "Going Walkabout"

onderweg naar het westen, Engeland dus. Rustig varend en de zelfstuurinrichting testend zou ik vrijdagmorgen in IJmuiden aankomen om mijn opstapper Henk in te schepen en de laatste boodschappen te kunnen doen. Ondertussen wat experimenteren met de kotterstag, die ik dit voorjaar had laten maken, met de verschillende zeilen, die ik 2<sup>e</sup> hands gekocht had. De zelfstuurinrichting, die ik in elkaar had gezet deze winter, deed het prima, al was het een te lichte uitvoering, zo zou gedurende de week blijken. Door het natuurgeweld, of verkeerde behandeling (denk het laatste) is het apparaat uiteindelijk al kapot gegaan voordat ik op de Noordzee was.

Via mailcontact was al bekend, dat de "Big Wish2" op vrijdagavond en de "Going Walkabout" op zaterdagochtend zou vertrekken. Echter donderdag was al bekend dat de korte tocht naar Engeland niet zou door gaan en dat de bestemming anders zou zijn. Inmiddels hadden ook de zuidelijke vertrekkers van de WCN besloten om deels helemaal niet te vertrekken of in Zeeland te verblijven.

Donderdag samen met de "Big Wish2" naar Amsterdam gemotord en deels gezeild. Theo reserveerde voor mij een plek in de inmiddels overvolle Aeolushaven te Amsterdam. Op koopavond nog met de fiets van de meer dan vriendelijke havenmeester (echtpaar) Amsterdam ingeweest om inkopen te doen, waarbij ik betrokken raakte bij een achtervolging van de politie en een verdachte. Even spannend. Nou ja, ook weer overleefd, en heb ik de nodige geheugenkaartjes van Theo's filmparaat en het broodnodige kabeltje van mijn Navtex kunnen bemachtigen.

Vrijdag via IJmuiden naar Den Helder gevaren met ZZW Bft6, waar mijn opstapper Henk -in plaats van IJmuiden- zou aanmonsteren. Bruno kreeg ik van Theo te leen als opstapper voor dit deel. Halverwege de tocht kwam het schip de "Visarend" in vizier. Op dit vaartuig van de Kustwacht begonnen er allerlei mannetjes door elkaar lopen en werd er een snelle boot gelanceerd, die voor onze boeg langs naar de "Big Wish2" spoot. Na ruim een half uur kwam dezelfde boot achter ons varen, en na ons geobserved te hebben, vroegen ze of ze aan boord mochten komen. Twee man, douane en marechaussee, stapten op volle zee aan boord of het de kade van Den Helder betrof! Keurige mensen overigens die geen glaasje cola wilden drinken. Opvallend was dat, tijdens dat de mannen bij ons aan boord verbleven, de derde man in de inflatable naast de schipper bleef staan en ons scherp in de gaten hield, met een hand voor zichzelf en de ander vlak bij zijn vuurwapen op de heup. De schipper bleef 3.50 meter schuin (SB kant) achter de spiegel hangen. Nadat de man van de douane de vriendelijke uitnodiging afsloeg van de mareschaussee om het schip te doorzoeken (gezien de zeegang zeer verstandig), stapten ze van boord. Nadat ik vroeg of ik een foto mocht maken, bleven ze -er keurig voor zittend- een tijdje achter ons varen. Nadat ik wuifde dat ik genoeg foto's gemaakt had, voeren ze volle vaart richting de "Visarend", het moederschip.

Den Helder was een volle bak. Wij vonden een plek, die normaal gereserveerd was voor de hulpdiensten. De zeilrace Driehoek Noordzee lag verwaaid in Den Helder. Windkracht 7 was die dag te veel geweest om te starten. Pas de volgende dag 19:00 uur zou de race van start gaan, de wind zou gaan liggen omstreeks die tijd. Samen met mijn opstapper Henk, die inmiddels aan boord gekomen was, en de "Big Wish2" vertrokken we om 15:00 uur richting Texel. Schip en bemanning hielden zich voortreffelijk. De volgende dag zijn we binnendoor, de "Big Wish2" buitenom, naar Vlieland gevaren. Een mooie tocht, windkracht 4 aantrekkelijk naar 5, grotendeels halve wind. Iets te veel voor de pas aangeschafte halfwinder helaas. Aankomend in Vlieland was de "Big Wish2" nog onderweg. Meestal neemt ze een omweg en waarschijnlijk was dit nu ook het geval. Overlegd was om de volgende dag met de vloed stroom richting Harlingen te zeilen. Plotseling Theo over de

## **Westerly Club Nederland**

marifoon: "Bart, hoe lijkt het je om de Stortemelk op te varen?" Gezien het golvenpatroon en de wind (tegenstroom, wind dwars) leek het geen probleem en we besloten om het te doen. Richting Stortemelk zag ik al gauw de Waterpolitie richting Stortemelk varen en ging tegen de kust liggen wachten. Om te observeren hoe wij de Stortemelk opvoeren waarschijnlijk. Nadat we op een gegeven moment besloten om terug te gaan, besloot de schipper van de Waterpolite dat dan ook maar. Het "Stortemelk avontuur" gaf de meute uit Vlieland de gelegenheid om voor ons uit te varen. Onderweg kwamen we in een vreemde situatie, waarbij de veerboot min of meer gehinderd werd door een baggeraar (of andersom), die zonder een sein te geven plotseling bakboord ging en wij er tussenin kwamen te liggen en geen kant op konden. De stroom en wind waren fors, de ruimte was klein en snelheden relatief groot. Vraag me niet hoe, maar op een één of andere manier loste het zichzelf op. Observeren, schatten en berekenen waren op dat moment cruciaal, waarbij je toch afhankelijk blijft van de escapades van de schepen rondom. Een situatie waar je als schipper van een kleine kwetsbaar schip verre van wenst te blijven. Wat zijn we klein!

De volgende dag zou ik mijn zeilershart verloochenen. Tegenstrooms en met Bft6 wind tegen zijn we met max. 2,3 knoop over de grond van Harlingen naar Makkum gevaren terwijl we nota bene geen haast hadden. Enfin, alle leed was geleden, nadat we in Makkum een visje hadden gegeten in het centrum. Het plan was om rond 16:00 uur richting Hindelopen te varen, ware het niet dat we bij het uitvaren van de vaargeul overvallen werden door een enorme bui, waarbij het zicht tot het minimum beperkt werd en de wind buiten alle proporties woei. We besloten doordat terug te gaan en een rustige haven te zoeken.

De dag daarop wordt het een superdag!! Met volle zon en Bft6/7 gingen we gereefd aan de wind naar Enkhuizen. We hebben twee GPSsen meelopen en die gaven een aantal malen 9 knopen snelheid aan waar we onder Enkhuizen (hoger wal) varen, waarbij ook 7 tot 8 knoop regelmatig op het log verscheen. Daar waren de golven beduidend minder, maar de wind was op volle sterkte. Midden op het IJsselmeer had het schip het zwaar en stampte behoorlijk, maar zeilde licht.

Dat deze tocht te zwaar was geweest voor de oude dame van 43 jaar bleek omdat de bilgepomp, bij het uitzetten van de motor in de haven, zijn werk verrichte. Een domper op de dag: lekkage!! Maar waar? Het bleek dat, als we stillagen, er geen water binnen kwam, dus we konden rustig in de boot slapen. De volgende dag met Johan -opstapper van de "Big Wish2", en onder begeleiding van de "BigWish2" naar Ketelhaven gemotord (geen lekkage via de schroefas), waarna Johan weer terug overstapte op de "Big Wish2". Zij ging door naar Kampen.

Vervolgens kon de "Going Walkabout" solo, als een haas, naar Zwartsluis, waar het personeel, dat al in de auto zat om naar huis te gaan, bereid was om het inmiddels behoorlijk lekkende schip alsnog direct op de wal te zetten.

Aan de korte Engeland tocht was een einde gekomen; ik kon dezelfde avond nog, gedesilluseerd, thuis in mijn eigen bed slapen.

Maar de herinnering aan een fantastische, enerverende reis met veel wind, zon, wind, buien en gezelligheid bleef staan, waar ook de bemanning van "Big Wish2" ten volle aan heeft bijgedragen. Geen zeereis, maar wel een prettige reis.

En dat is ook wat waard.

*Bart Kuiper*

*"Going Walkabout"*

*Westerly Centaur no. 90*



### Zuiden

(De tocht die niet doorging, en verder ook geen mijl opleverde).

Omdat ook windkracht 7 op de Oosterschelde serieus benaderd dient te worden, liet de "Christina" weten veilig in haar thuishaven te blijven liggen. "Members Only" heeft nog een rakje getrokken naar de oorspronkelijk verzamelplaats Roompot Binnen (Betonhaven), maar kon uiteindelijk langs zij de "Horus" in Zierikzee afmeren. Een palaver maakte duidelijk dat er ook de volgende zaterdag geen meter gevaren zou worden. De verwaaidag was wel gezellig: er zijn mindere lokaties dan Zierikzee. In het centrum waait het niet, en met een zonnetje erbij is het prima vertoeven op een terrasje. Mijn –in Zeeland onbekende (zij kenden Zeeland niet, en Zeeland kende hen niet)- bemanning vermaakte zich prima. Dan volgt echter een zondag met weinig verandering in het weerbeeld (bij de Zeelandbrug woei het nog steeds "zeker 7", aldus de brug), en op zondag wil je overal zijn, maar niet in Zeeland. Dan lig je redelijk opgesloten: naar zee wil je niet, en aan de andere kant draait de brug niet met 7 of meer.

Voor maandag verdwenen in ieder geval de stormwaarschuwingen. Engeland zou het in ieder geval niet meer worden, dus de keus is dan te blijven klooiën op de Oosterschelde, of op het Veerse Meer, of eventueel de Grevelingen. Of natuurlijk je zorgvuldig gespaarde en vrij-gecreëerde dagen op een andere wijze doorbrengen. Zowel "Horus" als "Members Only" kozen voor het laatste en vertrokken maandag voor hun thuishaven. Zo kon "Horus" zijn inmiddels 50% zieke bemanning thuis het bed in laten duiken, terwijl de bemanning van "Members Only" de vrijgekomen tijd besteedde aan Antwerpen en Limburg, danwel aan het studeren voor een komend examen. Ik heb nog anderhalve week beschut gevaren in de omgeving, en uiteindelijk een nieuwe patrijspoort gemonteerd.

Van een echte WCN Engelandreis was dit jaar helaas –met slechts 32,7 Nm- geen sprake. En ik was jaloers op de bewegingen van de schepen in noord.

Tjerk Tjeerde  
"Members Only"

Hij zwiert al waar het water wil.  
En wort zoo, door een snelle val.  
Gedreven tegen lager wal.  
Jacob Cats

16.6.2011:	logstand trip:	43,9 nM
	totaal:	2410 nM
	motoruren	: 3057,7 h
20.6.2011:	logstand trip:	76.6
	totaal:	2443
	motoruren	: 3063,4
engelandtocht 2011:		32,7 nM
		4,75,7 uren

### **WCN Zomertocht 2011: London**

Westerly Club tocht 16-7 t/m 6-8-2011

#### **Betonhaven**

6 schepen waren aangemeld om London te veroveren, en waren er klaar voor om zich te verzamelen op het vertrekpunt Roompot Binnen aan de Oosterschelde. Echter in de aanloop van de reis werkte de God van de Wind niet mee en liet voor een aantal dagen een meer dan stevige windverwachting uitsturen. Op basis van deze landurige –slechte- verwachtingen trok één schip zich terug, en werd de ontmoetingsplaats gewijzigd in Zierikzee.

#### **Belgische kust**

Om de zee wat tijd te gunnen om te kalmeren, besloten de “Big Wish2”, “Texelstroom”, “Vive” en “Walvis” een omtrekkende beweging te maken, en zich een weg naar het ruime water te vechten via het Veerse Meer en het Kanaal door Walcheren, waarbij Middelburg en Vlissingen de overnachtingsplaatsen werden. “Members Only” begeleidde de vloot tot aan de sluis in Veere, en keerde toen om vanwege familie-omstandigheden.

Het woei nog steeds stevig, en uiteraard uit de verkeerde hoek, maar het weerhield de vloot niet om op dinsdag het ruime sop te kiezen en koers te zetten naar Oostende, en de dag erop naar Duinkerken te varen.

Op donderdag waren de omstandigheden zodanig, dat de overtocht naar Ramsgate werd aangevangen.

“Members Only” was inmiddels ook weer sea-born, meldde zich op dinsdag-avond laat aan de Roompot Binnen, en maakte de volgende dag de stap naar Nieuwpoort. Zodoende kon zij ook op donderdag daarvandaan oversteken.

#### **Ramsgate**

De wind was bijna weggefallen (en wat er was, was mooi meegedraaid met de uitgezette koers, dus bijna tegen), en bijmotoren was de enige methode om de reisduur nog enigszins binnen de perken te houden. Ook het oversteken van de shippinglane ging goed, hoewel het bizar is dat je de uren voorafgaand aan het bereiken van de rand géén boot ziet, en als je dan besluit om maar over te steken, er ineens een cluster van 15(!) schepen op je af komt, waarbij boot nrs. 5, 7, 8 en 12 extra aandacht vragen. Geweldig om temidden van die snelle mega-schepen te varen. En leuk –in ons geval- om AIS te horen zeggen: “Warning, possible collision with “Emma Strait” in 6 minutes and 14 seconds”.

Tussen half vijf en zes arriveerden alle schepen veilig in Ramsgate’s Royal Harbour: De Engelse bodem was bereikt! Een rustdag hadden de bemanningen inmiddels wel verdiend. De oversteekbemannings van de “Walvis”, zoon Richard, moest weer naar huis, en dit is gelukt, hoewel mij ontgaan is of dat via Harwich of via Dover heeft plaatsgevonden. En de “Big Wish2” kreeg er een gaste, Ilonka, bij, die graag London wilde zien.

### Queenborough

De tocht naar Queenborough, de bekende uitvalsbasis voor het invaren van de Thames (of Medway), was weer een heftige. Niet zozeer de –weer iets toegenomen- wind (weer iets meegedraaid en dus bijna tegen) speelde daar een rol bij, maar daar waar de



stromingen in de Thames-monding die van zee ontmoeten, ontstaat toch altijd een waterbeweging, die niet in verhouding staat tot de aanwezige windkracht. Lange slagen naar het noorden, korte naar het zuiden, zandbanken respecterend en overige zeescheepvaart ontwijkend maakten van deze etappe weer een intensieve zeilervaring. Op de River Swale kon de gehele vloot afmeren op een betonnen ponton, zodat overstappen naar de “Big Wish2” voor het

dagelijks palaver een makkie was.

Onderweg bouwde zich echter een tegenslag op. De Thames heeft 5 jachthavens in de omgeving van London: St. Katherine’s Dock, Limehouse Marina, Greenland Dock, West Indian Dock, Gallions Point Marina. Uitgebreid en veelvuldig telefoneren gaf echter geen oplossing: alle jachthavens zeiden overvol te zijn, en 5 schepen niet te kunnen herbergen. Ook het opereren van een dag extra wachten gaf geen ruimte, aldus de Marina’s. En met blijkbaar zoveel pleziervaart in de omgeving lijkt het onverstandig om de Thames op te varen, zonder de garantie dat alle vijf de schepen een ligplaats voor de nacht zouden hebben.



### Gillingham

De beslissing was zwaar, maar uiteindelijk is gekozen voor de Medway: op naar Gillingham. Telefonisch kregen we al de toezegging dat er plaats was, hoewel de havenmeester wel toevoegde: “I think it will be possible to squeeze you in”. De toegang tot de jachthaven is, hoe kan het anders, via een mini-sluisje, waar maximaal 4 boten in passen, en bijna meer verval te verwerken heeft dan de sluis breed is. Diep achterin de haven werd een plek gevonden, waar we met onze vijf boten netjes bij elkaar lagen. Gillingham zelf is een klein, vervallen en slecht onderhouden stadje.

Een extra telefoon-rondje langs de Thames-havens bood geen soelaas; ook voor de dagen volgend werden

er geen reserveringen aangenomen. Dat was dus het moment, dat we de treinverbindingen met London zijn gaan nazoeken. 20 minuten lopen naar het station, en dan in 50 minuten in een intercity-achtig ding kon je –zonder overstappen- uitstappen in het hart van London: Victoria Station.

## Westerly Club Nederland

### London

De volgende drie dagen stonden in het teken van de Engelse hoofdstad. Een ieder zocht zijn eigen weg, deed zijn eigen dingen, bezocht zijn eigen voorkeuren en kwam met uiteenlopende verhalen terug.

Voor allen gold echter één –en dezelfde- ervaring (die ik, vanaf nu, mijn London-trauma noem): je bent **total** versleten na van 's ochtends 10 tot vroeg in de avond rond te lopen. En dat drie dagen lang! Je moest onze kuit- en scheenbeenspieren eens voelen! Met name Coen en Simone, die er in slaagden om op een avond om 11 uur de weg kwijt te raken vanaf Gillingham's station, en zich uiteindelijk pas om kwart over één 's nachts aan de poort van de haven wisten te melden. Gelukkig is hun navigatie op zee vele malen beter.



Op de laatste dag in London (woensdag) stond de fietstocht gepland, ons aangeboden door de WCN. The City is niet gewend aan fietsers. Weinig fietspaden, bovendien smal. Automobilisten hebben redelijk onzorg voor andere auto's. En ook voor scooters. En voor voetgangers. Maar fietsers zijn vogelvrij. Het was een geweldige ervaring om in een lange sliert over de drukste wegen te worden geloodst door onze mooie, blonde Nederlandse gidse, en heel vaak gewoon over de stoep te fietsen: het mag daar, en het is de veiligste manier. In een tocht van bijna 3 uur, met vele stops voor een toelichting, zie je behoorlijk wat interessante locaties, die het waard zijn om te zien, en die je zou missen als je er met de underground onderdoor raast.

Ik zeg het nogmaals: een geweldige ervaring, die ik iedereen kan aanraden.

En we hebben Ilonka uitgezwaaid op Victoria Station; zij had London gezien, en thuis wachtten andere afspraken.

### Brightlingsea

Het weer was ons al die dagen goed gezind geweest. Niet veel wind, en bijna alle dagen zonnig.

En dat was ook het weerbeeld, dat de volgende dagen bij ons zou blijven. Dat betekende, dat de ploeg weinig ruimte hoefde in te plannen voor verwaaidagen, en zo werd er ruimte geschapen voor nog een bezoek aan een andere haven in de Thames Estuary.





Zo voer onze vloot op donderdag naar Brightlingsea, de haven met de steiger in het midden van de Brightlingsea Creek, zij-arpje van de River Colne. Ook hier weer veel motoren, omdat er weinig wind was (en weer iets was meegedraaid en dus bijna tegen). En mooi over één der bekendste ondieptes heen: de Spitway.

Het aanlopen van de kreek ging niet zonder slag of stoot. Wat doe je als vastloopt, via de marifoon hoort dat er 1.60m water staat, je de havenmeester vertelt dat je 1.90m steekt en hij zegt, dat je gewoon naar binnen kunt ....!? “Big Wish2” en “Members Only” trokken derhalve met veel motorvermogen een 100m lange diepe groef door de zachte modder, onder bezielende aanwijzingen van de havenmeester, die hiervoor met zijn bootje de rivier op was gekomen en zelfs bereid was om te helpen duwen!.

Uiteraard zijn we nog naar de kant geweest. Helaas heeft in Brightlingsea de commercie ook toegeslagen: kon je vroeger nog met de havenmeester mee, of kreeg je zelfs -voor zo'n groep- een “eigen” bootje, tegenwoordig maak je gebruik van een mannetje met een watertaxi, die per overtocht een pond per persoon rekent! En dan nog bijhoudt hoeveel man hij naar de kant gebracht heeft, zodat hij ook nog weet wat hij later op de avond nog zal vangen voor de terugreis.

Omdat het weer bleef zoals het was (zwak en meedraaiend, en dus bijna tegen), werd besloten om de volgende dag te benutten voor een andere highlight in de Thames Estuary: Burnham on Crouch. Het was hoger water, dus vertrek uit de haven verliep vlekkeloos. Theo was het daar wat minder mee eens, maar hij moest dan ook, 's ochtends om 5 voor 8, eerst ons “Lang zal hij leven” aanhoren. Ik geef het je te doen.

### **Burnham**

Het was wel weer stroom tegen –afgaand water-, dus bijmotoren was even nodig. Maar desondanks lagen de zandplaten voor de River Crouch nog onder water, zodat we de beloofde zeehonden-kolonies niet gezien hebben.

Ook in Burnham was ruimte voldoende, en ook daar lagen de schepen dicht bij elkaar. Zonnig weer, weinig wind, het nodigde uit tot een wandelingetje over de boulevard, waarbij alle rivierdrukte van bootjes uitstekend te zien was. En eigenlijk was het zo relaxed, en zat het London-trauma nog zo diep in onze kuiten, dat besloten werd een tweede rustdag tussen te voegen. Het was niet voorop gezet, maar het gaf Theo de kans het complete gezelschap uit te nodigen voor een Engels ontbijt in de Swallow Tail Harbour Bar. Het was zijn verjaarspartijtje.

Na het ontbijt verkoos de “Texelstroom” de trossen los te gooien met als doel Ramsgate aan te doen. Eén van haar bemanningsleden, Thijs, moest enkele dagen later weer op het continent zijn, en vanuit Ramsgate kun je -als voetpassagier- niet naar de overkant. Dus was het plan de daaropvolgende dag naar Nieuwpoort te varen, alwaar tram, trein en bus alle mogelijkheden leverden om binnen de gestelde tijd weer in Nederland te zijn. In Nieuwpoort zou de “Texelstroom” wachten op de rest van de vloot.

Tijdens de rustdag in Burnham slenterde iedereen een andere kant op. Burnham lijkt een goed onderhouden, net en schoon stadje; een verademing in vergelijking met Gillingham. Sommigen verkozen een English Tea in een antieke theetuin, anderen verkenden de boulevard bijna tot aan zee, weer anderen poogden met de fiets de omgeving te verkennen.

## **Westerly Club Nederland**

Het was zo'n zonnige, ontspannen dag, waar iedereen in zijn vakantie naar smakt. Buitengewoon aangenaam.

Een telefoontje zorgt ervoor dat we weten dat de "Texelstroom" goed is aangekomen in Ramsgate.

### **Ramsgate**

Ook de tocht van Burnham naar Ramsgate verliep zonder problemen. In beginsel bijna windstil (maar desondanks tegen), later –naarmate North Foreland naderde- nog serieus zeilen (wel wind tegen, dus de lange slagen naar zee waren nodig). Ramsgate en omgeving blijft, nautisch gezien, een interessante haven. Een snel palaver bevestigt het idee, dat iedereen de volgende dag naar Nieuwpoort wil oversteken.

Een telefoontje zorgt ervoor dat we weten dat de "Texelstroom" goed is aangekomen in Nieuwpoort.

### **Nieuwpoort**

Tijdens de oversteek van Ramsgate naar Nieuwpoort treden ook weinig noemenswaardige zaken op. De zee is rustig –zij het tot en met de Goodwin Knoll forse stroom tegen- en het magere windje nodigt uit tot een knijpkoers, zoals we er al zoveel hebben gehad. Voor de Nieuwpoortse banken is nog één slagje nodig, maar daarna varen we zo naar de ligplaats, die reeds door de "Big Wish2" was georganiseerd. We werden door de bemanning van de "Texelstroom" vanaf de pier welkom geheten. Ook hier was een rustdag ingecalculeerd, zodat ruim gebruik gemaakt kon worden van de mogelijkheid om naar Oud Nieuwpoort (linksaf), danwel naar Nieuwpoort Bad (rechtsaf) te gaan.

Ook hier weer alom zon en weinig wind. Tijdens deze rustdag zag Theo kans zijn –tijdens de oversteek- gescheurde genua in Oostende te laten repareren met behulp van een inderhaast gehuurd autootje. Voor de rest was het relaxed voorraden aanvullen, vooral veel slapen, en lezen. Overigens had het zon-overgoten terrasje ieders voorkeur. En voorbereiden op de volgende etappe, de reis naar Blankenberge.

### **Blankenberge**

Ook de tocht naar Blankenberge kenmerkte zich door veel stroom tegen en een niet te bezeilen wind (zowel wat betreft de richting als de sterkte). Maar omdat er slechts één nacht gepland was, en we allemaal nog even over de boulevard wilden slenteren, werd toch gekozen voor deze enigszins ongunstige vertrektijd.

In Blankenberge kon iedereen nog even doen wat hij/zij wilde. Daarna werd het eindpalaver gehouden. De "Walvis" zou blijven liggen, omdat zij nog een paar dagen de tijd hadden. En de "Big Wish2" wilde om 05:00u vertrekken in een poging zover mogelijk richting IJmuiden te geraken.

Tijdens dit laatste palaver met de volledige bemanningen (-/- Richard, -/- Ilonka, -/- Thijs) werd de "Walvis" gefeliciteerd met hun eerste echte Noordzee-oversteek op eigen kiel, hetgeen werd bezegeld met een fles champagne en een klein presentje. Daarnaast werd bewondering voor de "Vive", die nu voor het 3<sup>e</sup> jaar de oversteek waagde en volbracht in hun trotse 23 voets Pageant, geuit middels ook een fles champagne en een kleiner cadeautje.

Tijdens de echte laatste dag werd "Big Wish2" bij haar vertrek om 05:00u door iedereen uitgezwaaid, en lieten uren later ook de "Texelstroom", "Vive" en "Members Only" –op hun weg naar de Roompot- de "Walvis" achter.

Een volledige samenvatting van de reis is welhaast niet mogelijk. Daarvoor hebben we teveel gezien, teveel gevaren, teveel ervaren. Maar een paar kengetallen (gebaseerd op de metingen aan boord van de “Members Only”) zijn wel aardig.

Onze kortste etappe was 8 mijl (Queenborough-Gillingham), onze langste 61 mijl (Burnham-Ramsgate). Wel dient in rekening gebracht te worden, dat er veel tegenstrooms gevaren is, waardoor het log meer mijlen meet dan daadwerkelijk over de grond gevaren zijn.

Volgens ons log hebben we in totaal 475 mijl gevaren, maar wij hebben in het begin een andere route gevolgd. Wij hebben daar 105 uren voor gevaren. En let wel: om de gemiddelde snelheid van 4,5 knopen te kunnen bereiken, hebben we 81% van de vaartijd de motor bijgehald.

De maximum gemeten windsnelheid (inclusief de vlagen) is niet hoger geweest dan 27 knopen (buiten het eerste weekend in Zeeland). De barometer vond dan ook zijn uitersten tussen 997 en 1024 mbar. De gemiddelde windrichting echter omvat welhaast de gehele kompasroos.

Er hebben zich geen echt technische problemen voorgedaan, waardoor schepen niet konden varen. Het losse contact in de voedingskabel naar de startmotor van de “Texelstroom” was in 5 minuten verholpen; de kapotte omvormer van de “Big Wish2” kon tijdelijk vervangen worden door een kleiner model; ook diens gescheurde genua was binnen een uur gerepareerd.

De werkelijke samenvatting is natuurlijk anders. We hebben London gezien, en daarnaast nog een leuk stuk van de Thames Estuary. We hebben mooi weer gehad, zij het dat de gemiddelde wind wat zwak was, en bovendien uit de verkeerde hoek kwam. En gegeven de tijdstippen van kenteringen was er bijna geen ontkomen aan om voor vele mijlen met stroom tegen te kiezen.

Het was een geweldige reis, met prima en gezellige companen. Het was een goede vakantie.

### Tjerk Tjeerde “Members Only”



### Garnalen op de tocht

Ja, ook de Garnalentocht anno 2011 liep anders dan gewenst. 't Schijnt een bekend fenomeen te zijn voor de doorgewinterde deelnemers, maar voor ons als eerstelingen aan die tocht was het maar een "nemen zoals het kwam".

De dagen voorafgaand aan de tocht waren 'vroeg herfstachtig' met plenty wind, die echter op de bewuste startdag donderdag zou afnemen tot een aangenaam briesje. Zoals gebruikelijk nam die wel af, maar dat was meer in de (zeer) late avond. En toen was de tocht al gewijzigd....

Donderdagmiddag rond 13:00 gestart in Veere met een mix bemanning van lieden, die wel en niet mee zouden gaan enz. De final crew zou pas in de avonduren in de Betonhaven compleet zijn.

Nou, 't Veerse Meer werd onder alleen de genua in recordtempo overgestoken en ook de Zandkreeksluis liet zich dit keer van zijn snelle kant zien. De WZW-elijke stijve bries was ons nog wel goed gezind naar de klep van de Zeelandbrug, maar zou verder vies tegen zitten.

Vies tot zeer vies was toen ook al het aanhoudend werk van Aeolus, met zicht "2 pijlers van de brug".

En ook het tij begon al wat tegen te lopen. Weinig aantrekkelijk dus om op de motor zo'n uur of 3 tegen die weersverschijnselen in te moeten gaan.

Zoals gebruikelijk gaat je mobiel altijd af als je effe druk bent, dus voor ons natuurlijk precies op moment van brugpassage. Maar dit keer was het wel een gewaardeerd telefoontje, namelijk van de reisleiding met de mededeling, dat de verzamel- en overnachtingsplaats niet de Betonhaven zou zijn, maar de stadshaven van Zierikzee. Geen gek idee volgens ons, ondanks dat de verdere tocht dan wat moeilijker zou worden.

Enfin, van de brug tot de stadshaven is een peuleschil voor een echte Westerly, dus in no time werden we daar verwelkomd door Tjerk, de schipper van de "Members Only".

Na niet al te lange tijd kwamen ook de "Horus" en de "Ginger" binnen en waren we compleet wat deelnemers betreft. Een steigerborrel zou nogal natterig zijn, dus die werd verschoven naar na het palaver in de avonduren.

Alleen als we wilden nachtbraken, zou -qua gunstig tij- Blankenberge nog gehaald kunnen worden. Berekend werd dat we dan om 02:30 zouden moeten vertrekken. Niemand vond dat een optie, temeer daar de nachttocht "boeien varen" nog gedaan moest worden en de regen ook nog niet uit de lucht was, cq het zicht niet optimaal.





Dus 'change of plans and destination': 06:30 vertrekken, met stroom mee naar de Roopot, en dan helaas stroom tegen, maar dan na het ronden van Walcherens west-kaap toch nog een stukje stroom mee naar Vlissingen, naar de Koopmanshaven, onder het toezien van Michieltje.

Zo gezegd, zo gedaan en na een veel te korte nachtrust waren we netjes op tijd weg.

Tegen negen uur werd de Roopotsluis gepasseerd. Daar lijkt het water te zijn vervangen door een zeewiersoep en dat werd de koelwater-inlaat van de "Members Only" noodlottig. Dus even een stop op de buitensteiger om dat probleem te klaren. De schipper/duiker had e.e.a. in no time gepiept.

De reis vervolgend gingen de wegen wat gesplitst om her of der nog wat gunstige wind te vinden om Walcheren te ronden, maar al gauw deden we dat allemaal op de motor tegen de stijve WZW bries in, terwijl de tegenstroom, het knobbelige zeetje en de druilregen het niet even

appetijtelijk maakten.

Maar zoals wij Walchenaren weten, heb je voorbij Westkappel altijd de meeste zonne-uren en dat werd ook die dag niet gelogenstraft. Dus die kustroute werd lekker gezeild en kwam de eindbestemming eigenlijk weer wat vlug. Langs de Boule zeilen is altijd weer leuk, en zeker voor ondergetekende, die 2 jaar lang hunkerend vanaf de Boule naar dat water keek.

De bestemming Koopmanshaven was top: goed de ruimte voor allemaal en heerlijk rustig voor een lekkere namiddag tuk. Er werd wat afgeronkt op die Westerly's !!

Na enige uren was men weer in staat om even te borrelen, voorafgaand aan een lekker diner op de sluis ter plaatse. En nog even een gezellig afzakkertje op een terrasje.

De verdere bestemming van de dagen was nu het Veerse Meer geworden, dus zaterdagmorgen tegen 10 uur vertrokken (we moesten weg i.v.m. een badeendjes-race in de jachthaven ?!?!).

Nou, 't Kanaal door Walcheren gaan we niet beschrijven, behalve dan dat mijn bemanning ineens passagier werd op de "Ginger".

Op 't Veerse Meer ging eenieder zijns weegs met de afspraak rond 16:30 op de steiger bij het Aardbeien-eiland te verzamelen.

Daar hebben we wat geluierd, gebloerd, gegeten (dat ging toen al onder het geluid van de hagelkanonnen van de fruittelers) en later een gezamenlijke koffie plus op de "Members Only".

Ondanks dat de meest heftige neerslag ons passeerde, hebben we toch even hun kuintent getest. Werkte goed, no dice !



## **Westerly Club Nederland**

Ja, en toen het goed en wel droog was, werd de thuisreis weer aanvaard.

Langer blijven kon door de weekend-dienst van mijn co-piloot niet, dus was het afscheid nemen geblazen en hebben we de andere 3 schepen verlaten.

Tussen de boeitjes door, nog even de onderzijde van de kiel ontdaan van aangroei, waren we tegen 22:30 weer op 't nest in de Oostwatering.

De overige schepen bleven nog overnachten op het meer, en gingen de zondagmorgen elk zijns weegs.

Terugkijkend kan je gaan kniezen, dat Blankenberge niet gehaald werd, maar op deze manier - aangepast aan de omstandigheden- met elkaar een tocht maken is zeker zo leuk. Dan is de bestemming eigenlijk niet zo doorslaggevend om het evenement geslaagd te laten zijn.

't Varen en "iets doen" in clubverband geeft een speciale dimensie en is zeker voor herhaling vatbaar en eigenlijk voor alle leden een 'must' om te doen.

Dus alvast alle weekenden in september 2012 vrijhouden !!!!

Tot ziens dan.

Groet van de "Beaufort" crew.

Lia, Eelco & Cor Tromp

## **BBQ Noord**



Op zaterdag 17 september vond weer de jaarlijkse bbq plaats.

Vanwege het wel zeer slechte weer waren er een aantal mensen met de auto i.p.v. met de boot, maar het was toch weer ouderwets gezellig. Er waren 24 deelnemers.

Leuk om te vermelden is, dat er zeker 6 nieuwere leden aanwezig waren.

Cees Goudsblom zorgde met zijn vlammenwerper voor een

spannend vuurtje, Theo en Alfred bouwden er een "wegwerp"tentje omheen.

Heel leuk dat ook nog een oud lid John Smit kwam met dochter en partner.

Een ieder had vlees en sauzen meegebracht. Brood, drank, pindasaus waren er van de club.

Na de bbq ontstond er een levendige discussie tussen ervaren en minder ervaren schippers. Naarmate de avond vorderde werd het steeds gezelliger. De discussie duurde zo lang dat, wij (de vrouwen) de



heren zachtjes richting de uitgang hebben geduwd.

De volgende morgen waren er weer een aantal present om de tent weer netjes schoon op te leveren.



Na de laatste koffie ging een ieder weer naar huis. In de stromende regen in de sluis van Enkhuizen deed de motor van Theo het niet meer. Een wel heel vriendelijke Duitser sleepte ons naar buiten. Op zeil zijn we uiteraard ook thuisgekomen, maar het de box invaren vond ik nog wel even spannend.

Corrie Scholman  
“Big Wish2”

### 's Nachts varen

Na veel heen en weer gemail kwam het er toch van.

Geen super-weer, net tegen de grens, toch doorgezet.

Goede beslissing, en niet alleen i.v.m. het gezellige etentje vooraf.

Rond 21:30 is het donker genoeg om te starten. Bewolkt, windje 4-5 uit de west-zuid-west, maar met heel goed “vurenzicht”, zoals wij dat wel noemen. Je keek de wereld uit en eigenlijk zie je dan teveel.

Tijdens het eten was er al wat gecalaverd en had die en gene wat van zijn voorbereidingen verteld. Maar de schipper beslist.

De uitrusting om goed te varen was er ook, al was de “gast-kaart” die we aanvankelijk gebruikten, toch een oudere versie en klopten de licht-karakters niet met wat de kaart gaf. Werkte wat verwarrend. Dus up-to-date materiaal is wel makkelijk.

Eenmaal buiten en in de donkerte was het niet altijd eenvoudig om de juiste boei te herkennen.

Je zag er zoveel en sommigen hebben dan ook hetzelfde karakter. (Komt nogal eens voor op de Oosterschelde, men hanteert maar een beperkt aantal verschillende karakters).

Maar dan zijn er andere trucs om toch de juiste eruit te pikken. Goed de achtergrond bekijken, de configuratie met andere boeien enz. Heel goed de kaart erbij halen, nog beter om die vooraf heel goed te bestuderen.

De stopwatch op je horloge blijkt in de donkerte niet altijd handig: je ogen moeten te vaak afdwalen, al dan niet met even wat licht erbij. Simpel tellen, vanaf een-en-twintig lekker opdreunen, werkt ook goed.



## **Westerly Club Nederland**

Het probleem zijn de blinde tonnen. Die zie je nauwelijks. En schijnen met je schijnwerper of zaklantaarn werkt vaak verblindend. We hebben er heel, heel wat in den blinde gelaten !!!

Het rondje rond de Galgenplaat levert je van alles op: uiteraard stroom en scheepvaart, maar ook een verscheidenheid aan hulpmiddelen/lichten.

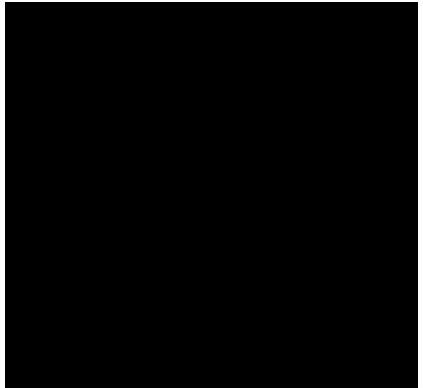
Natuurlijk de boeien langs de vaarwaters, maar ook de scheidings-tonnen met hun witte lichten en soms een letter als karakter (de morse A of i.d.), het sectorenlicht bij de Val, wat dan weer het noordelijkste stukje van het Brabants vaarwater afdekt en later een deel wordt van de zuidgerichte lichtenlijn. Ook de doorvaartverlichting van de klep van de Zeelandbrug helpt je, maar evenzogoed de verlichte televisietoren van Goes.

Zoals gezegd hadden wij een fantastisch zicht, ondanks de regen die later langdurig viel.

Op het gemak werd de genoemde ronde gevaren, waarbij ieder van de 7 opvarenden wel een taak op zich nam. En je bent echt wel bezig als je de navigatie zo op de "manual way" doet, zonder de kaartplotter of de alles voorkauwende GPS.

Tot op het laatste moment werd gezocht naar de blinde tonnen, zo ook bij de aanloop van het Goese Sas. Om op zeker te spelen, loop je dan op uitgekiende en ruime wijze aan. En ja, toen eindelijk lukte het ons om eens zo'n blinde ton te vinden.

Je kan er om lachen, maar ik denk dat de gemiddelde Westerly toch wat moeite heeft met een zoen van zo'n ton, en zeker de eigenaar als-ie dan dat foutje later op moet knappen.....



De deelnemers zijn druk bezig

Na terugkomst hebben we nog even geëvalueerd. Dat hoort in de moderne tijden, is 't niet.

Wat bij ons naar voren kwam:

- Je kunt op deze manier het varen niet in je eentje doen. Minimaal één voor de navigatie, terwijl de ander het sturen voor zijn rekening neemt.
- Zet je te varen koersen vooraf duidelijk in de kaart, zodat je ze 's nachts makkelijk af kan lezen. Maak desnoods vooraf een lijstje met wat je moet gaan sturen na passage van een bepaalde ton of zo.
- Probeer vooraf al een goed beeld te krijgen hoe de boeien liggen t.o.v. je koerslijnen.

- Goed de kaart bestuderen v.w.b. de diverse boeien en karakters die je kan tegen komen, maar ook die uit de ruimere omgeving. Zodat je niet schrikt als je ineens bijvoorbeeld een extra wit of rood licht ziet slaan.
- Houdt je positie bij: noteer de passage van een boei. Zeker als er veel boeien met gelijke karakters redelijk dicht bij elkaar liggen.
- Ja, en dan die kaart. Zorg dat ie up-to-date is.

En wat er bij ons achteraan kwam: een lekker glaasje whisky.  
Én de tocht zelf, én dat laatste, is zeker voor herhaling vatbaar.  
Ik kan het iedereen aanraden.

Met dank aan de organisator en de uitvoerder van de trip. Bedankt Tjerk !!

Wat mij betreft tot de volgende keer.

Cor Tromp

*Het idee voor een nachtelijke tocht bestond al bijna 2 jaar. Zo'n idee staat en valt dan uiteindelijk alleen maar met het uitvoeren.*

*De nacht van zaterdag 17 op zondag 18 september 2011 werd gekozen.*

*Voor de veiligheid was W33 "Tlaloc" gecharterd: voor extra kooien, en ook voor de mogelijkheid om van schip te wisselen, mocht een technisch probleem optreden (en die had ik, enkele dagen eerder).*

*Het gekozen vaargebied was Oosterschelde, oostelijk van de Zeelandbrug.*

*Tijdens het varen werd geen zeil gezet om het volledig zicht rondom niet nog meer te belemmeren (de verblinding tijdens bijlichten komt*

*niet van de zeilen, maar van zeereeling, verstaging en preekstoel, en is desondanks aanzienlijk).*

*Toevoegend aan bovenbeschreven evaluatie blijken 7 man in de kuip te veel; dat moet een evt. volgende keer opgelost worden door met meerdere schepen te varen, danwel meerdere keren te varen –in mogelijk verschillende weekenden-. En de voorafgaande middag dient gebruikt te worden voor een grondige voorbereiding, planning en routeverkenning.*

*Ja, en dan die kaart. Die is tijdens de vaart vervangen door een voorhanden zijnde kaart van 2011. De hele exercitie was leuk (dank aan de deelnemers in de nachtelijke uren), en ik heb er een hoop van geleerd.*

*De whisky was van Cor zelf.*

Tjerk Tjeerde  
"Members Only"



"Die rode knippert nu "Heineken",  
en het vaste witte licht zegt: "Dames".

## Over schippers en scheepsnamen

op initiatief van Tjerk Tjeerde

*Een interview met Wim Keuper van de Westerly Fulmar "Zee-Otter"*

### 1. Wanneer ging water een rol spelen in jullie leven?

Ik ben opgegroeid als boerenzoon in de Achterhoek. Behalve af en toe een keer zwemmen in de Berkel met mijn vader speelde water in mijn jeugd geen enkele rol. Op mijn veertiende jaar verhuisden we naar een boerenbedrijf in de Noordoostpolder. We kwamen 5 km ten zuiden van Lemmer te

wonen. Vanaf toen ging water een rol spelen, maar alleen vanwege het feit dat je onder de zeespiegel woont. Familie uit de Achterhoek werd altijd meegenomen naar de dijk en naar het gemaal bij Lemmer, waar je pas echt goed kon zien hoe groot het niveau verschil van het water is.

### 2. Hoe is het zeilen in jullie leven gekomen?

Maar pas toen ik een jaar of dertig was werd ik gevraagd of ik mee ging zeilen. Een groep oud-leerlingen van de hogere landbouwschool uit Dronten ging BM-ers huren in Friesland. Voor een lang weekend van Hemelvaart tot zondag. Zo is het begonnen. Later werden het natuurlijk poly- valken. De eerste 10 jaar heb ik me nauwelijks met het zeilen bemoeid, er waren

voldoende mensen die dat konden. We sliepen in tentjes in het weiland of onder zeil in een valk. Later ging ik me wel met het zeilen bemoeien en zo heb ik het geleerd. Nog steeds gaan we met Hemelvaart valkjes huren met een groepje. Dit jaar weer met negen mensen in twee valken.

### 3. Wanneer kwam het 'grote werk' in zicht?

Als ik een boot met kajuit zag dacht ik: dat lijkt me heerlijk. Alles wat je nodig hebt heb je bij je, en wat een vrijheid. Om te proberen hebben Evelien (mijn vrouw) en ik een kajuit boot gehuurd met optrekbare kiel. En zijn toen zelfs het wad op geweest en droog gevallen. Dat liep bijna fout af want we wisten niet dat het opkomende water zo snel zou zijn en waren maar net op tijd terug bij de boot.... We hebben er veel van geleerd, zullen we maar zeggen.

Als boer heb je niet veel tijd om met mooi weer te zeilen. Want dan ben je druk op het land aan het werk. Toen we twee jaar geleden stopten met boeren, was een van de eerste dingen die we deden een boot kopen. Ik had al besloten dat



het een kimkieler of een boot met ophaalbare kiel moest worden, gezien ons vaargebied en om droog te kunnen vallen op het wad. Dus een Westerly kwam in zicht.

### De hamvraag komt nu:

#### 4. Hoe komt iemand op het idee zijn/haar Westerly "Zee-Otter" te noemen?

Nou, zo heette hij al. De boot was van Gerard Versluis. Gerard wilde een andere Westerly kopen. Die boot wilde hij een andere naam geven. Omdat we 'Zee-Otter' wel een mooie naam vonden, hebben we het zo gelaten.

Bovendien gaat het gerucht dat als je een boot een andere naam geeft, dat ongeluk brengt. Nu zijn we niet bijgelovig, maar we wilden het noodlot toch maar niet tarten.

#### 5. Bemanning en tochten. Toekomstplannen?

Vaak zeil ik samen met Evelien. Maar ook regelmatig met vrienden of met één van de zoons.

Onze boot ligt in Lemmer. De jachthaven ligt aan het IJsselmeer. We doen dan een rondje meren of een rondje polder. Of we gaan naar de overkant, voor ons is dat Noord-Holland. Droog vallen op het wad doen we ook. Ons plan was dit jaar eens op zee te zeilen. Om ervaring op te doen besloten we als opstapper

met Tjerk mee te gaan naar Engeland. Helaas was er teveel wind en zijn we niet verder gekomen dan Zierikzee. Daarna hebben we overwogen om met de tocht om de Noord mee te gaan, maar uiteindelijk is dat wegens andere bezigheden ook niet gelukt. Wat dat betreft een slecht zeiljaar. We hopen dat er volgend jaar zich een nieuwe kans voordoet om mee te varen naar Engeland. Want het zeezeilen lijkt ons een prachtige, spannende ervaring.

## Afscheid van Zeezeilen

De WCN-leden, die mij kennen, weten, dat ik meestal alleen zeil. Heerlijke tochten op de Noordzee met meestal bestemming Engeland. Als solozeiler trek ik geen nachten door, dus altijd via de Belgische kust en dan afhankelijk van weer en wind Oostende-Ramsgate of Duinkerken-Dover. Dat zijn dagtochten van 40 – 60 mijlen. Mijn maximale dagtocht is 80 mijlen geweest. Dan vertrek je met meegaand tij, één tij tegen en weer één mee. Dan kun je in 16 uren zo'n afstand afleggen. Van 's morgens 5 tot 's avonds 21 uur als de tijden van HW gunstig zijn.

Nu doe ik dat solozeilen niet geheel vrijwillig. Mijn echtgenote heeft niets met boten en zeilen. Dus of thuisblijven, of veel zeilende vrienden zonder boot hebben, of solozeilen.

Dat laatste is het de afgelopen 20 jaren hoofdzakelijk geweest. Een 5 tal jaren had ik een meivakantie met 2 vrienden, maar toen ze met pensioen gingen, hadden ze geen tijd meer.

Eind vorig jaar bespraken mijn vrouw en ik, wat we eigenlijk samen willen in de vakanties.

Mijn vakantie loopt van 1 januari t/m 31 december ieder jaar. Mijn vrouw werkt van sept t/m april 2 dagen per week, dus mei t/m augustus alle tijd.

We hebben van alles al gedaan, vliegvakanties, ergens een hotel boeken en fietsen/wandelen en wat je nog meer kunt bedenken. Ieder jaar een week Zwitserland. Zij yogacongres, ik wandelen met net zo'n mannelijke aanhang, waarvan de echtgenote het congres volgt.

## **Westerly Club Nederland**

In een hotel vervelen we ons te pletter. Na 2 dagen kennen we alle gezichten die aan het buffet veel te veel opscheppen. Op een strand houd ik het 5 minuten uit.

Toen we dan een paar dagen in Hotel Princenhof te Eernewoude bivakkeerden- wandelen, fietsen, sloepje huren- werd het idee geboren.

Een vaste plek ergens aan het water en vandaar uit dezelfde leuke dingen doen.

We willen dan ook echt een plek voor onszelf. Dus niet een vakantiehuis kopen en verhuren om de exploitatie te dekken.

Na wat onderzoek en rondkijken kwamen we tot de ontdekking, dat sommige dingen ook weer een hoop rompslomp met zich meebrengen, ofwel onderhoud en zorg.

We wisten ook al dat het Friesland zou worden. De andere keuze was Zeeland, maar als je er naartoe wilt met de auto vanuit Ermelo is Friesland relaxed en Zeeland een ellende in de zomer.

Beste WCN zeilers, schrik niet, we hebben een caravan gekocht. Ik weet, dat meerdere zeilers van mijn leeftijd ook al gekke dingen hebben gedaan, zoals een motorboot kopen of een camper, maar voor mij was het een hele stap. De deal met mijn vrouw was, dat er een kajuitsloepje bij zou komen voor het spelevaren aldaar en de Donna zou blijven voor de solozeiltochten. Het kajuitsloepje is een spitsgattertje geworden en ik noem het geheel volgens trend een cabinsloep. Dan is die gelijk 2x zoveel waard. Ik ontdekte, dat iets met kajuit goedkoper is dan een open sloep, want die is meer trendy. Ofwel, de mensheid is kenttergek.



Het geheel staat aan het Sneekermeer. Caravanplek met water, elektra en rioolaansluiting (ook voor toilet). Cabinsloep voor de deur. Wat wil je nog meer.

Als je een boot gewend bent en je koopt een caravan, dan weet je niet wat je overkomt. Voor een boot is € 1.000,- aan spullen helemaal niets. Voor een caravan koop je voor € 1.000,- de kampeerwinkel leeg. Uiteraard speelt daarbij omzet ook een rol en de stevigheid van spullen. De caravan is echt heel knap ingetimmerd. ( nou ja, timmeren, het is schuim met folie). Zeer veel kastjes etc etc. Als je een boot zo zou bouwen haalt die Stavoren-Enkhuizen niet. Een boot schommelt wel eens en dan val je ergens tegenaan. Doe dat niet in een caravan, het breekt meteen af.

Verder perfect, warm en koud stromend water, aparte douchecabine, ringverwarming en overal stahoogte met mijn 1.94m (met schoenen nog meer) Omdat we wat ruimte wilden is het er een geworden van 6,5 m x 2,5 m opbouw. Met dissel 7,6 m lang.

Het rijdt prima, maar om ermee naar Zd Frankrijk te rijden lijkt me niet alles. Ik hoor tijdens het rijden draaikolkjes in de benzinetank. 1600 kg is ook nogal wat.

Hoe het zal bevallen? We zijn er nu een paar lange weekenden geweest en dat ging goed. De tijd zal het leren. Als we aan het water zitten en ik heb er een bootje bij, houd ik het wel uit.

Het was de bedoeling, dat ik de Donna zou houden en af en toe ging zeezeilen.

Begin maart werd ik gebeld door Arie de Boer. Die was 2,5 jaar geleden met mijn boot bezig geweest. Ik wilde toch nog een keer overstappen naar een Conway. We waren het eens over prijs, doch zijn vrouw wilde een kimkieler voor op het Wad. Dus het ging niet door. Nu belde hij om even bij te praten. Hij had nog steeds geen boot en zocht zoiets als die van mij. Zijn vrouw was inmiddels bekeerd van de kimkieler. Alles wat hij had bekeken haalde het niet bij de Donna. Dat klopt. Je kunt bijna niets bedenken aan apparatuur of het zit erin. Vind ik leuk en nuttig. Er is geen woord gerept over de koop van Donna. Na dit telefoontje ben ik gaan denken. Hij wilde zeer waarschijnlijk de Donna hebben. Er waren een aantal argumenten om Donna te verkopen:

- mijn vrouw heeft vorig jaar een ontsteking aan de aangezichtszenuw gekregen en dat is nog niet hersteld. Vorig jaar ben ik na mei niet meer weggeweest. Wordt het dit jaar wat?
- onze oudste zoon gaat met z'n gezin ( dus ook de kleinkinderen!!) voor zijn werk in Atlanta USA wonen.. Die wil ons daar ook wel eens zien en als hij hier komt, moet Pa er zijn.

- we hebben een caravan met cabinsloep

- het onvermijdelijke zal een keer komen. Ik word 67, hoe lang maak ik nog solotochten over zee. Ik ben geen Henk de Velde of Ben Hoekendijk. Gezelschap is leuker.

Ik heb Arie teruggebeld en binnen 5 minuten waren we het eens over de prijs.

Niet de hoofdprijs, maar voor deze tijd zeer acceptabel. Begin april hebben we Donna samen naar Friesland gevaren, waar de nieuwe ligplaats is. Dus veel kans, dat ik ze nog zie.

Donna is 20 jaar in mijn bezit geweest. Ik heb er 32.000 mijlen mee gevaren. Denemarken rond Funen. Vele tochten naar Engeland tot Weymouth en de Franse kust tot Cherbourg.

Het is goed geweest. We gaan het gewoon anders doen.

Ik heb er wel een Randmeer bij gekocht om nog te kunnen zeilen.



Geen Westerly, dus geen WCN-lid meer. Het ga jullie allen goed.

Meindert de Jong

### Afscheid van de “Hond”.

En dan ineens komt er een goed bod en dan is-ie verkocht. Onze Westerly Centaur “Hond”. Natuurlijk, het is allemaal goed overwogen. We hebben twee meiden van 5 en 8 die groeien, we willen wel iets meer ruimte, iets meer snelheid. Maar toch, als het dan echt zover is, dan komen al die beelden op je netvlies. Diezelfde dochters, maar dan als baby in een mandje, vastgezet op de lange bank, verwaaidagen met waslijnen door de kajuit, de eerste nachttocht, windkracht 8 op het IJsselmeer, enzovoort.

De gedachten gaan ook terug naar de eerste keer. Dat onze Centaur onverwacht goed zeilde, dat we de genua hadden staan en dachten dat het de kleine fok was. Dat je zo lekker achter de buiskap in de zon kon zitten.



Waarom kochten we destijds een Westerly? Eerst was er het plan om vijf maanden te gaan zeilen en toen zochten we er een boot bij. Iets zeewaardigs maar ook geschikt voor de Wadden. Fook haar vader hoorde over een kennis, meneer Vis, die zijn boot te koop had. Een Westerly Centaur. Midden in de winter gingen we kijken, hij zat onder een zwaar blauw zeil, binnen tuurden we met een zaklamp om ons heen. Was dit het? Het was zeker geen liefde op het eerste gezicht. We keken die winter

ook in een spiksplinternieuwe Etap en een Hunter, maar oh, wat waren nieuwe boten lelijk en plastic. Die werden het zeker niet. We bekeken op een werfje in Reeuwijk nog een Centaur met zo'n treincoupé-opstelling. Die mensen waren er met een twee jonge kinderen mee naar Engeland gevaren. Kijk, dat zijn wapenfeiten. Het interieur, de zeewaardigheid gecombineerd met de droogvalmogelijkheden, dat waren de doorslaggevende argumenten. We kochten de boot van meneer Vis. De “Pisces” werd “Hond”.

De “Hond” kwam dat eerste jaar ver, tot in Zweden, op Bornholm, Kopenhagen, Kalmar, verwaaid op Hiddensee. En natuurlijk op het wad, waar we per ongeluk met hoogwater op een plaat voeren en met mazzel toch 's avonds weer los kwamen. We konden vertrouwen op de “Hond”, we waren er thuis.

De jaren erna werden er baby's geboren. Zo snel mogelijk, met een week of zes, gingen we met hen zeilen. We waren veel op het Nederlandse en Duitse Wad. Ik herinner me dat een van hen er een voorkeur voor had om ons steeds op de wantijen te verrassen met een dikke poepluier.





Ondertussen hadden we nog steeds de droom om ermee naar Engeland te varen. Dat gebeurde uiteindelijk vorig seizoen. Heen via Zeeland, België en Duinkerken – Ramsgate, terug van Lowestoft in één ruk naar IJmuiden. Een nacht doorvaren. We waren enorm trots.

Op de terugtocht waren we toch ook wel bezig met andere boten. Voor de vakantie hadden we een mooie Moody gezien, misschien toch maar eens bellen. In IJmuiden belden we de makelaar, maar de boot bleek

verkocht. Het werd dan toch ook tijd om de “Hond” te koop aan te bieden. De eerste reacties kwamen binnen via internet, de eerste kijkers kwamen, meerdere zouden volgen. Sommigen stelden kritische vragen, maar wij keken ook kritisch: wilden we wel dat deze mensen met onze “Hond” zouden gaan varen.

En toen kwam er in februari belangstelling van twee aardige mensen die een kleinere Westerly hadden. Je hoefden ze niets uit te leggen over de voordelen van een Westerly. Het was gezellig, 's avonds belden ze met een goed bod en toen was de deal rond.

Iedereen zegt: mooi dat-ie verkocht is, want dan zit je niet met twee boten, maar we weten nu: veel erger is geen boot. Die onwerkelijke situatie heeft ongeveer twee maanden geduurd. Nu hebben we een Sadler, een Sadler 34, wel Engels, geen Westerly, zeer stevig, geen kimkieler, wel een (enigszins) beperkte diepgang. Qua interieur natuurlijk nooit zo slim als onze oude boot. Maar we hebben er zin in en zijn heel benieuwd hoe zij zal bevallen.

En als zij niet bevalt... nou, dan kopen we toch weer een Westerly. Je kunt altijd een Westerly Centaur kopen, houden we onszelf voor. Ook als we te oud worden voor zo'n 34-voeter, we kunnen altijd een Westerly Centaur kopen.

En de “Hond”? De “Hond” is “Heron” geworden (reiger in het Frans). Zo gaat een Centaur het hele dierenrijk door: van vis naar hond naar reiger.



Karin Broer

### **Geschiedenis Westerly**

door Gerard Versluis.

#### **Doornbos jacht-bemiddeling**

Vanaf 1962 tot 1980 was Doornbos de Westerly importeur van Nederland. Als u een Westerly uit deze tijd heeft is de kans groot dat zij hem geïmporteerd hebben.

Doornbos is nog steeds een florerend bedrijf dat gevestigd is aan de Loosdrechtse plassen. Het bedrijf wordt geleid door Leo van Veen. Leo was destijds samen met zijn vader vanaf de start betrokken bij de import van Westerly's. Al met al reden genoeg om hem te interviewen.

"Doornbos is rond 1957 gestart door mijn vader en een vriend van hem" zo begint Leo. "In die tijd bouwden we kleine houten motor bootjes". "Om onze markt te vergroten begonnen we houten bootjes te importeren die gebouwd werden door Brooklyn aviation". "Ook importeerde we speedbootjes vanuit Denemarken".

"Op de London boatshow zijn we in contact gekomen met Denys Rayner". "Dit zal rond 1963 geweest zijn".

Zoals bekend en te lezen op onze website was Denys Rayner de oprichter, eigenaar en directeur van Westerly Marine.

"Dit was de start van ons importeurschap van Westerly". "De eerste Westerly die we importeerde was de W-22". "Op de Hiswa toonde we dit schitterende scheepje aan het publiek". "De W22 verkocht net zoals de scheepjes die er snel na kwamen aardig maar zeker niet in grote aantallen". "Al deze boten en alle Westerly's die daarna kwamen werden over de weg naar Nederland getransporteerd door Van de Wetering".

"Begin jaren '70 begonnen we in grotere aantallen te verkopen". "In die tijd zat alles mee, een groeiende economie en modellen die aansloegen bij het publiek". "Dit was de tijd van de Centaurs, Berwicks en Conway's". "Verkooptaantallen van 50 tot 100 boten per jaar waren niet bijzonder". "De vraag was zo groot dat we bij Westerly schepen moesten reserveren". "Als we dat niet deden was de kans groot dat we niet geleverd kregen". "Aardig om te vertellen dat we op de Hiswa wel 15 tot 20 schepen verkochten". "Aantallen waar nu van gedroomd wordt".



"Jaarlijks kwam de sales directeur van Westerly, Peter Sleep, langs om de zaken te bespreken. Een aantal malen is ook David Sanders meegekomen". "David is de man geweest die Westerly groot gemaakt heeft". "Men was altijd benieuw naar onze verhalen en wensen, maar we hadden niet het idee dat ze daar nu zoveel mee deden".

“Behalve de verkoop van Westerly’s deden wij ook de after sales”. “Als er problemen waren loste wij die zelf op”. “Maar in de praktijk waren er weinig problemen, omdat de boten zo degelijk gebouwd waren”. “De rekening werd dan naar Westerly gestuurd die altijd zonder problemen betaalde”.

“In 1978 probeerde Westerly verkoopprijzen aan ons op te leggen”. “De filosofie was dat in sommige landen meer betaald kon worden dan in andere landen”. “Een Conway was daardoor in Engeland aanzienlijk goedkoper dan in Nederland”. “Dat was voor ons niet uit te leggen aan onze klanten”.

“In 1980 zijn we gestopt met het importeren van Westerly’s”. “De reden was dat het Engelse pond extreem hoog stond en de recessie zich had aangekondigd”. “Sindsdien hebben we ons toegelegd op jachtbemiddeling, jachtonderhoud en jachthavenactiviteiten”.

“Maar als uw leden nog vragen hebben over Westerly’s kunnen ze natuurlijk altijd even contact met ons opnemen!”

### Een klapschroef onder een Oceanranger

door Gerard Versluis

De meest zeilers schaffen een klapschroef aan, omdat ze dan harder willen varen onder zeil. Naar verluidt kan dit 0,5 tot 1,0 knoop extra snelheid opleveren. De belangrijkste reden voor mij om een klapschroef te kopen, was het geluid dat onze vaste schroef maakte onder het zeilen. Ik heb daar gewoon een hekel aan.

Toen de beslissing genomen was om een klapschroef te nemen, was de vraag welke. Dat is geen eenvoudige vraag. Een schroef is een complex apparaat, er zijn een stuk of 10 fabrikanten, waaruit gekozen moet worden en de prijzen lopen aardig uiteen. Gelukkig hebben Yachting Monthly en Segeln uitgebreid klapschroeven getest en deze tests beschreven. Als u interesse heeft kunt u deze testen opvragen via onze website <http://www.westerlyclub.nl/tech-op-thema.html>.

Aan de hand van deze testen kwam ik tot de conclusie dat een 2-blads flex-o-fold schroef de beste keuze zou zijn.

Via de website van Flex-o-Fold <http://www.flexofold.com/propeller-inquiry> kun je hen de juiste schroef voor je boot laten berekenen. Daarvoor moet je een aantal gegevens van je boot opgeven. Voor onze boot was dat zoals in het kader vermeld.

Aan de hand van deze informatie adviseerde Flex-o-Fold een 2-blads 18x14L schroef. Deze getallen zeggen dat de schroef een diameter heeft van 18 inch en spoed van 14 inch. De letter L geeft aan dat het gaat om een links draaiende schroef.

De oorspronkelijke vaste tweebladsschroef had als maten 18x13L. Dit betekent dat de klapschroef (18x14L) een hogere spoed heeft. Populair gezegd is dit een “zwaardere” schroef.

Als je de twee schroeven naast elkaar legt valt op dat het bladoppervlak van de klapschroef aanzienlijk groter is dan die van de oorspronkelijke vaste schroef. Ook is de vorm van de bladen anders.

Boortype	Westerly Oceanranger
Year	1995
Engine + Model	Volvo MD2030
Saildrive/Shaft	Shaft
Gear reduction	3,0:1

## Westerly Club Nederland

Nog een opmerking van belang. De meeste schroeven, en ook die van Flex-o-Fold worden geleverd voor een ISO 25 schroefas/conus. Westerly heeft voor onze boot een andere schroefas/conus maat gebruikt. Aan de hand van de oorspronkelijke vaste schroef en schroefmoer kon de Nederlandse importeur bepalen dat de schroefas een conus had van 1 op 20 (normaal is 1 op 10) en een UNC 8,8 schroefdraad. Ook wijkt de spie en spiebaan af van de standaard. Maar ook dat was geen probleem voor de Nederlandse importeur.

E.e.a. lijkt misschien ingewikkeld,

maar het is gewoon een kwestie van de oude schroef afgeven en tegen de importeur zeggen, "dit is de juiste maat en de klapschroef graag leveren met dezelfde maten".

Aan de hand van de uitstekende handleiding heb ik zelf de nieuwe klapschroef gemonteerd.



Bij kalm weer zijn de verschillen tussen de oorspronkelijke schroef en de klapschroef als in het overzichtje.

Ik maak hieruit het volgende op. De boot loopt met de klapschroef niet harder of zachter t.o.v. de oorspronkelijke schroef. Wel loopt de boot harder in het toereengebied rond de 2500 toeren. Omdat het maximum koppel van de MD2030 ook rond de 2500 rpm ligt betekent dit dat de schroef goed past bij de motor en de boot. E.e.a. betekent ook een lager brandstofgebruik, omdat onze kruissnelheid van 6,5 knoop geleverd wordt bij het maximum koppel van de motor.

Onder zeil lijkt de boot wel harder te lopen, maar dat is moeilijk te meten.

Op internet kwam ik een paar maal de opmerking tegen dat twee-blads klap schroeven meer dan gebruikelijk trillingen kunnen veroorzaken. Ik heb daar niets van gemerkt.

Wat wel opvallend is dat het lijkt alsof de klapschroef minder schroefwater produceert dan de vaste schroef, maar dat komt waarschijnlijk omdat deze minder turbulentie veroorzaakt dan de oorspronkelijke tweebleds.

	Vaste schroef	Klapschroef
rpm	Knts on GPS	Knts on GPS
850	2,3	2,4
1100	3,4	3,0
1500	4,2	4,2
2000	5,1	5,4
2500	5,9	6,5
3000	6,8	6,8
3600	7,4	7,4

## **Treadmaster vervangen**

### **The easy way, maar toch ...**

door Tjerk Tjeerde

Op het dek van onze Conway uit 1976 zijn de bekende antislip matten met wybertjes gelijmd. Wij hebben geen idee hoe je dit treadmaster moet onderhouden, maar na 30 jaar zon, zee, wind en water laten de wybertjes los, vallen er gaten in, spoelen, breken en waaien er cm's af. Het resultaat is niet fraai.

Dus ontstaat het idee om de oude zoi eraf te halen, en er weer een mooi geheel van te maken, met welke antislipmogelijkheid dan ook.

### **De keus**

Zoekend op internet kom je nogal wat verschillende commentaren tegen, die iets zeggen over de manier waarop je het oude treadmaster het makkelijkst zou kunnen verwijderen. Over één ding zijn de commentaren het eens: "It is a hell of a job!". Eenmaal eraf verstommen de commentaren; wat je er na doet, zoek je zelf maar uit.

Het had onze voorkeur om opnieuw originele treadmaster aan te brengen. In onze beleving de beste antislip deklaag, ook in zware omstandigheden; beter dan teak, verf-met-zand of andere oplossingen. De eerste vraag is dus: is dat nog verkrijgbaar en in welke vorm en kleur? De kleurenvariëteit is aanwezig (maar het groen van ons schip is inmiddels grijs geworden en die kleur kun je in 3 varianten vinden), het wordt verkocht in platen van 90x120cm, en is in Engeland zo'n 15-20% goedkoper dan in Nederland.

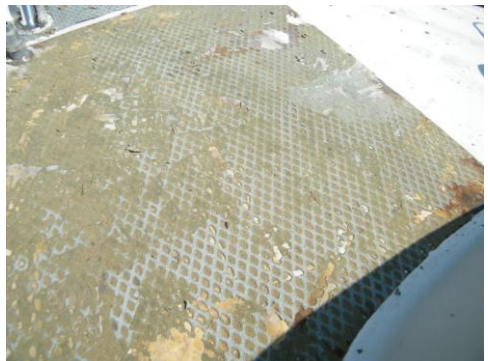
Koop overigens de 2-componentenlijm in Nederland, want de chemische-stoffen-toeslag voor verzending naar overzee is exorbitant!

Bij nameten kom je er dan achter, dat de oorspronkelijk door Westerly gebruikte platen, hoe ze ook aan dek liggen, ook gehaald zijn uit platen van dezelfde maat. Da's dus mazzel.

### **Verwijderen**

Wat nou, een hele klus: een nieuwe beitel en je schraapt het zo van dek! Nou, da's niet waar!

De rubber/kurk samenstelling is makkelijk te bewerken, tot je komt op plekken, waar het nog wel vast zit. En dat is nog altijd zo'n 95%. Je ontkomt dus niet aan schuren.





## Westerly Club Nederland

Kortom: met de beitel staken we de uitstekende wybertjes eraf, tot we zo dicht mogelijk aan dek genaderd waren. Hoe minder rubber/kurk er overblijft, hoe minder er geschuurd hoeft te worden. Wij hebben 6 verschillende vlakschuurmachines getest, inclusief de wondercombinatie van Fein, maar het beste resultaat bereikten we met de roterende schuurmachine. Voor een vlot resultaat moet je wel meer dan één pakje schuurschijfjes kopen, en in den beginne lekker grof (80 of zo).

Als je het wit van het dek ziet verschijnen, ga je fijner schuren, zo'n 140. Is alles wit, dan egaliseer je een beetje met 240, maar fijner durfden we niet te gaan, omdat we voor een goede lijmondergrond mogelijk weer hadden moeten opruwen.

Het kostte één zaterdag voor de eerste 2 platen op het dak, en daarna nog een zaterdagmiddag voor 4 andere platen. Je weet dan hoe het moet.

Daarna ga je gewoon weer een weekend varen, je ergerend aan de klus, en je positief verbazend over de slipvastheid van het kale dek.

De "easy way" uit de ondertitel geeft aan, dat wij ons niet verdiept hebben in de kwaliteit van de gelcoat op dek en dak. Voorzichtig schuren, en als alles mooi vlak is, gewoon plakken. want anders komt er nog een hoop smeren, egaliseren en polijsten bij, zo vreesden wij.



### Mallen

Maar voordat we gingen steken, beitelen en schuren, gingen we in de weer met patroonpapier. En het beste is om de vorm van de verschillende platen op dit papier over te nemen, als er géén wind staat (als je, zoals wij, gewoon in onze box ligt). Denk niet, dat BB en SB platen spiegelbeeldig identiek zijn, want ook Westerly is handwerk!

Teken en snij daarna de vorm uit de nieuwe platen. Doe dat op een volledig vlakke ondergrond met voldoende ruimte. Dus niet op een bbq-bank.

Het grootste probleem dat je tegenkomt, is het motief van de wybertjes. Je wilt tenslotte dat de wybertjes allemaal in de hartlijnrichting van je schip wijzen. Zo kom je erachter, dat bijna niets op je boot echt recht is. En verbaas je niet over het geweldige snijverlies van je dure nieuwe treadmaster. Leg de gesneden stukken op hun plek en snij ze bij. Dan diep ademhalen, en de 2-componentenlijm aanmaken. Het moet toch een keer gebeuren; je kunt niet meer terug!

## Lijmen en plakken



De behangindustrie biedt een paar handige ondersteuning. Breng de lijm aan (doe dat op een volledig vlakke ondergrond met voldoende ruimte. Dus niet op een bbq-bank). Het is belangrijker dat de lijm overal en dekkend wordt aangebracht, dan dat de laag dik is. Integendeel, houdt de laag zo dun mogelijk. En besteedt zorg aan de randen. Leg de ingesmeerde plaat zo netjes mogelijk op de plek, waar-ie moet komen. Er is tijd en kans om de plaat nog een beetje te schuiven. Met behangrollers rol je de plaat vast op dek;

alle luchtballen moeten er onderuit.

Besteedt wat tijd aan het rollen. Zakken van 25 kg ophoogzand erop leggen om extra aan te drukken, heeft geen zin. Je hebt niet genoeg zakken om de volledige plaat overal even hard aan te drukken. En ook omdat je dek afloopt, glijdt de plaat door dat gewicht langzaam weg, en ligt hij uiteindelijk ergens anders dan de bedoeling was. Gewoon vastrollen, eindeloos vastrollen. Het is een soort van horizontaal behangen. Maar met een groter belang.

### **The easy way**

De lijm heeft een bijna witte kleur. Als die nog niet is opgedroogd. Door het wat heen en weer schuiven, het aandrukken van de randen en het weggrollen van luchtballen verschijnt er wat lijm aan de omtrek van de nieuwe platen. Haal die lijm meteen zorgvuldig en voorzichtig weg. Onze lijm wordt geel bij het uitharden; en na een week krijgen wij die niet meer weg. Dus ziet u een Conway met een dambord aan treadmaster (oude en nieuwe platen in een artistieke vorm), gescheiden door gele strepen, dan weet u dat het de onze is.

Wij hebben 6 platen verwijderd, en dus ook 6 platen gelijmd. Ons schip heeft zo'n 30 platen. Niet alle even groot, niet alle even lastig te bereiken (voor een schuurmachine). We hebben ervan geleerd, maar het schip is er van opgeknapt. Dus we moeten verder. Want in één keer alle treadmaster vervangen verdraagt geen schipper (en geen portemonnee).

Het is inderdaad "a hell of a job", maar niet zo erg, dat we de volgende stappen niet nemen. Wie er meer over wil weten, schrijft me.

Tjerk Tjeerde  
"Members Only"







### Gewoon doen Michelle Blaauw – KNRM

Het vaarseizoen lonkt! Zoveel hoofden, zoveel zinnen. Het mooie van varen is dat het op zoveel manieren kan. Met allerlei soorten drijvende zaken, in alle mogelijke omstandigheden, op alle mogelijke ambitieniveaus, op een koopje of met alle mogelijke wannahaves, behoudend of avontuurlijk, ver weg of dichtbij. Hebt u al een bestemming voor uw vakantie op het oog? Een vertrouwde haven of een nieuwe uitdaging?

#### Uren maken

Je uitgangspunt is je boot. De omstandigheden zijn een gegeven. Aan jou om daar iets mee te doen. Vaardigheden die nodig zijn om alle omstandigheden de baas te zijn, kun je alleen opdoen in de praktijk. Hoeveel boeken er ook in je boordbibliotheek staan, hoe goed je ze ook gelezen hebt (of informatie via internet opgepikt!), er is maar een remedie tegen gebrek aan ervaring: seetime. Vaak doen, zorgen dat het uitgangspunt goed is: een degelijk schip, een goed uitgeruste, tevreden bemanning, beheersbare omstandigheden. En dan gaan: eerst afkijken bij anderen, erover praten, nagaan waar je grenzen liggen. De grenzen verkennen en verder leggen. Seetime. Veel uren varen. Blij zijn met alles wat je leert.

#### Drie factoren

Onze redders kunnen erover meepraten. Het hele trainingsprogramma is gegrondvest op de drie factoren *materieel*, *werkomgeving* en *vaardigheden*. Er wordt voortdurend op gewezen dat alle drie een belangrijke rol spelen bij het ontwikkelen van die begeerlijke eigenschap: zeemanschap. De man (of vrouw) met de heldere, verre blik die alles ziet, zich verantwoordelijk voelt voor de goede gang van zaken aan boord en een kundige bemanning om zich heen kweekt en verlangt. Dat laat zich moeilijk in regels vangen.

#### Lekker weg in of uit eigen land

Bent u al klaar voor het nieuwe vaarseizoen? Dan is uw dieseltank schoon, uw brandstoffilters zijn vervangen, uw reddingvesten gekeurd. Uw papieren zijn in orde en alles is aanwezig om te voorkomen dat u overboord valt. Als u die nog niet kent, kijkt u dan eens uitgebreid op de website van de KNRM naar alle tips die u er vindt voor veilig varen. Bent u dat nog niet, word dan meteen even Redder aan de wal als u een van de KNRM-reddingstations bezoekt op Reddingbootdag op zaterdag 7 mei. Dan is het hoog tijd voor een paar keer het water op en een openingstochtje met de vereniging. Nu nog even aanvullen wat er tekort is aan boord. En dan goed voorbereid op pad voor een geslaagde vakantie. Goede vaart!





## **Een alarmerend uiteinde** **Michelle Blaauw – KNRM**

Nu het jaar bijna ten einde loopt, begint overal ook weer het knallen met vuurwerk. De een geniet daar volop van, de ander is blij als alles weer verstookt is. De campagne tegen gerommel met vuurwerk is populair. Iedereen kent de slogan “Je bent een rund als je met vuurwerk stunt”, maar toch gebeuren er ieder jaar weer akelige ongelukken.

### **Hand stuk**

Voor veel bootjeslui is het vuurwerk dat (bijna) over de houdbaarheidsdatum is, een aanleiding om dit maar op te stoken met oud en nieuw. Dat kan, maar brengt wel risico's mee. Ten eerste voor uzelf, want oud vuurwerk kan defect raken. We spreken uit ervaring, ooit kwam tijdens een oefening op het strand van Callantsoog een uit de koers geraakt dag- en nachtsignaal terecht in een souvenirwinkel! Bij een andere oefening verwondde een opstapper zijn handpalm ernstig, doordat het vuurwerk afging in zijn hand. Sinds die tijd worden er zware lederen werkhandschoenen gebruikt door degenen die vuurwerk hanteren.

### **Loods weg**

Het vuurwerk, dat niet voor niets ernstvuurwerk wordt genoemd, kan ook terecht komen op de gebouwde omgeving en daar veel schade aanrichten. Zowel in Andijk als in Medemblik gingen zo bootloodsen in vlammen op. En dit zijn dan alleen de meest spectaculaire voorbeelden.



### **Wist ik niet**

Behalve de veiligheidsrisico's is er een door weinig mensen onderkende bijwerking van vuurwerk dat wordt afgestoken om een (voor de feestgangers!) vrolijke reden. We hebben het over onbedoelde alarmering van de hulpdiensten nadat er verre toeschouwers het vuurwerk voor een noodsein hebben aangezien. Ziet u het voor zich? Feestje op het strand, ter gelegenheid van een trouwerij worden van die mooie superromantische Thaise lampions opgelaten. Prachtig! De warme lucht die het kaarsje produceert, laat de lampion opstijgen en nog heel lang langs de avondhemel zweven.

### **Zoekende redders**

Vervolgens gaat bij de redders de pieper, binnen tien minuten zijn ze aan boord van de reddingboot en vervolgens kan het zoeken beginnen. Zoeken naar niks, want het gaat om een feestje, maar dat weet de Kustwacht niet!

Bewijs uzelf en anderen daarom een dienst, lever oud vuurwerk in bij de plaatselijke politie en weet wat u aanricht als u vuurwerk afsteekt in de buurt van het water.

Een veilige jaarwisseling en behouden vaart in 2011!



### Een staartje vuurwerk Michelle Blaauw - KNRM

Het begon met mijn artikel “Een alarmerend uiteinde”, waarin het afsteken van ernstvuurwerk met de jaarwisseling aan de orde kwam. Ik stelde in dit artikel dat vuurwerk altijd kon worden ingeleverd op het politiebureau. Voor de zekerheid had ik dat nog even gecheckt bij het Korps Landelijke Politiediensten in Driebergen. Ik geef natuurlijk liever de juiste informatie. Vervolgens kreeg ik een berichtje van iemand die tevergeefs bij een politiebureau had aangeklopt voor het inleveren van vuurwerk...

#### Niet overal gelijk

Een e-mail naar de betreffende regio bracht naar voren, dat er in dezelfde regio vier plaatsen waren, waar het vuurwerk mocht worden ingeleverd. Dat bracht me ertoe, ook bij andere regio's te informeren naar de daar gangbare procedure. Tot mijn verbazing leverde dat allerlei verschillende antwoorden op. Er zijn maar een paar regio's, die er geen probleem van maken en ernstvuurwerk aannemen. Maar in het overgrote deel van de politieregio's moet de politie er niets van hebben en verwijst naar de gemeentewerf waar u het vuurwerk zou kunnen inleveren bij het klein chemisch afval. Een andere regio ontkent dit weer met klem en wijst op het feit dat de gemeentewerven er helemaal niet op zijn berekend om explosieven in ontvangst te nemen.

#### Brandweer

Bij de Brandweer moet je ook niet zijn. De Brandweer neemt geen vuurwerk in. Wat blijft er over?



#### Seinpistolen

Voor seinpistolen ligt het iets anders. Daarvoor is een wapenvergunning nodig (de politie zegt “wapenverlof”), en daarmee valt het seinpistool onder de wapenwet. Dat betekent dat af te danken seinpistolen en patronen die over de datum zijn, ingenomen moeten worden door politiebureaus met een afdeling “bijzondere wetten”. Dat komt over het algemeen neer op de bureaus waar ook wapenvergunningen worden afgegeven.

Voor het overige vuurwerk zijn een paar politieregio's heel klantgericht: “kom maar brengen hoor, we zorgen er wel voor”, maar andere regio's wijzen op het feit dat duidelijk in de wet omschreven staat, dat de politie zich uitsluitend hoeft te ontfemen over consumentenvuurwerk, dat illegaal is ingevoerd vanuit het buitenland, of op een ontijdig moment is aangeschaft of afgestoken. Niet vergeten: ook ernstvuurwerk mag volgens de wet niet op een ander moment worden afgestoken dan op het moment dat er echte nood (op het water!) is.

#### Watersportzaken

Dan is er nog de watersportzaak. De politie blijft er de nadruk op leggen dat watersportzaken er (ook) economisch belang bij hebben om vuurwerk in te nemen, omdat ze ook vuurwerk verkopen. Desgevraagd zeggen sommige watersportzaken ook wel toe, vuurwerk in te zullen nemen, maar

niet allemaal. En wat doen zij er dan mee? Ze kunnen het opsturen naar de producent, die het dan – overigens bepaald niet kosteloos! - vernietigt.

### KNRM

Bij de KNRM proberen we het witte vuurwerk zoveel mogelijk binnen de houdbaarheidsdatum te verstoken (gewapend met veiligheidsbril en zware werkhandschoenen!). Het rode vuurwerk gaat terug naar de producent.

De KNRM wenst u een veilige jaarwisseling!

## Te koop aangeboden

**Kastdeurtjes** (annex rugleuningen) tbv Westerly Centaur.

Complete set, splinternieuw, op specificatie gemaakt.

Deuren in zware uitvoering multiplex.

Waterafstotend en zoutbestendige bekleding (goede kwaliteit kunstleer).

De rugleuning voor het tussenschot kajuit/toilet is met afstandhouders (ca 3 cm) uitgevoerd om zo ruimte uit te sparen voor de zeekaarten. Kaarten vallen in bijbehorende 'krijtbakje' E.e.a. in 2008 laten maken door meubelstofferderij voor € 270,- Te Koop tegen elk aannemelijk bod:

B. Spaans / 06-39 467 467 / j.spaansmaail@chello.nl



## Gezocht

**Genua** voor Westerly Centaur.

Voorlijklengte 8,72m., achterlijklengte 8,40m., onderlijklengte 4,44m.

**Grootzeil** voor Westerly Centaur

Godert Walter

[godert@knoware.nl](mailto:godert@knoware.nl)

tel 06-51214420

Westerly Centaur "de Verleiding".

## **Westerly Club Nederland**

### **Westerly Tiger 26 ft (7,90m)**

Zeewaardige, goede zeiler. Rolrif en rolfok; kotterfok.  
Windvaan, echolood, log, reddingsvlot, zwemtrap, aut.  
zwemvesten, handheld GPS en marifoon.  
Volvo Penta 9 pk; handlenspomp en electr. bilgepomp;  
onderwatertoilet.  
Nieuwe patrijspoorten en glas. Zeilkleden en spatschermen.  
Alles vanuit de kuip te bedienen.  
Wordt geleverd met nieuwe anti-fouling.  
Het schip is op de kant te inspecteren.  
Vraagprijs € 5.000,=

#### **M. Hensen**

Colijnsplaat

Telefoon: 0113-695437



### **Westerly Merlin**

Goed onderhouden en degelijke Westerly Merlin 1210  
Bouwjaar: 1987  
Afmetingen 8,75m x 3,05m x 1,05 m, Doorvaarhoogte 12,50 mtr  
Kimkieler met zeer goede zeileigenschappen  
Grootzeil 2006, Rolgenuea + hoes 2005, Genaker 2004  
Nieuwe bedrading en schakelpaneel 2006  
Nieuwe accu en acculader  
Nieuwe matrassen in voorpunt  
Osmose behandeling 2010 (Hotvac)  
Teakhouten interieur  
18 pk Volvo met watergesmeerde schroefas, startaccu,  
lichtaccu, walstroom, omvormer.  
Vraagprijs € . 26.500  
Voor meer informatie:

#### **Klaas Visscher**

tel.: 06-23103097

email: [kl.visscher@tiscali.nl](mailto:kl.visscher@tiscali.nl)



### Westerly Longbow

Fantastisch mooie en degelijke Westerly. Bouwjaar 1979, met Lloyd's certificaat.

L: 9.45 mtr x B:2.90 mtr x D:1.38 mtr. Dekopbouw wit, romp kobaltblauw, onderwaterschip: zwarte Hempel AF.

De Westerly jachten staan bekend om hun degelijke bouw en zeer grote binnenruimte.

Stahoogte in kajuit: 1,95-1,86 mtr. Heel veel berg ruimte door gehele schip.

Vinkiel. Helmstokbesturing. Aluminium mast & giek. RVS verstaging.

2 x grootzeil, 2 x genua 2 met rolreefinstallatie

Motor: Volvo Penta MD 11C, 23 pk met keerkoppeling en vaste schroef.

Jonge frisse bekleding en gordijnen. 5-6 slaappleatsen in 2 kajuiten. Bed in de voorkajuit is verlengd tot 2.15 mtr. Ombouw kan echter weer hersteld worden.

Pomptolet. 2 pits gastoestel met oven. Koelbox (220/12/gas). Hete lucht verwarming op diesel met thermostaat

Plus: stuurautomaat Simrad 3000, log, dieptemeter, Sestrel Moore kompas, klok, barometer, navigatie-verlichting, diverse binnenverlichting, gasbun met 2 flessen, bilgepomp, stootwillen, landvasten, 2 ankers & ketting, sprayhood, spatzeilen v/d kuip, grootzeilhuik en rolfokhoes, 2 accu's, 135 ltr RVS drinkwatertank, 90 ltr dieseltank, rvs-zwemtrap, spinnakerboom, ankerbal, radar-reflector, radio/CD speler, enz enz enz.

Schip staat nu in Veere op de wal.

Afgelopen seizoen is een vakantiereis naar ZO

Engeland en Normandië gemaakt en diverse andere tochten. Alles zonder enig probleem.

Voor foto's: zie o.a. het artikel vd. Garnalentocht, de advertentie op Marktplaats en de Botenbank .

Maar op aanvraag is er veel meer beschikbaar.

Voor actiefoto's zie: [www.kiekophetnet.nl/beaufort](http://www.kiekophetnet.nl/beaufort)

Biedingen versus Verkoop-prijs: Elk serieus bod wordt overwogen, ook ivm onze verdere plannen.

Wij willen niet het onderste uit de kan, maar een voor deze tijd realistische prijs.

Inlichtingen:

Cor & Lia Tromp,

Meliskerke

Tel: 0118-562149 of 06 1880 8683

e-mail: [crtromp@hotmail.com](mailto:crtromp@hotmail.com) of [ljtromp@hotmail.com](mailto:ljtromp@hotmail.com)



## **Westerly Club Nederland**

### **Westerly Club Nederland Colofon**

#### **Bestuur**

Tjerk Tjeerde	voorzitter	015-2614075
Jaap Riesenkamp	secretaris	010-2023578
Jan Willem Gombert	penningmeester	040-2233404
Rein Schippers		0229-243190
Cees Tanis		

#### **Adres secretariaat:**

Jaap Riesenkamp 010-2023578  
's-Gravenweg 461 jacobusriesenkamp@wanadoo.nl  
3065 SC Rotterdam

#### **Evenementencommissie:**

Emiel Pyckevet	040-2467022	Ton Baas	055-5786118
Cees Beije	0113-340675	Corrie Scholman	030-6300610
Wini Goedegebure		vacature	

#### **Technische commissie:**

Gerard Versluis	0180-430102	Casper de Lange	040-2574980
vacature			

#### **Websites:**

Westerly Club Nederland (en bibliotheek) [www.westerlyclub.nl](http://www.westerlyclub.nl)  
Westerly Owners Association [www.westerly-owners.co.uk](http://www.westerly-owners.co.uk)

#### **Redactiecommissie:** Gerard Versluis

Eindredactie: Tjerk Tjeerde  
redactie-adres: Togostraat 46 015-2614075  
2622 EW Delft [tjeerde@hetnet.nl](mailto:tjeerde@hetnet.nl)

#### **Contributie:**

Voor leden die betalen per automatische incasso: € 35,- per jaar.

Betaalt men op andere wijze: € 37,-. Inschrijfgeld € 15

Donateurs betalen minimaal € 15,- p.j. De contributie wordt geïnd in april.

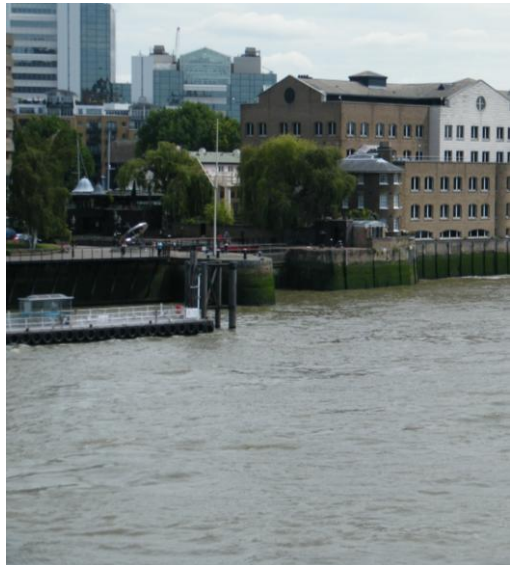
ABN AMRO rekeningnummer: 49.39.39.377 t.n.v. Westerly Club Nederland, Ermelo

**Clubvaantjes:** De prijs van de WCN-clubvaantjes is € 10,-.

De Westerly Club Nederland aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid verband houdende met de inhoud van dit Magazine. Voor de volledige tekst van de disclaimer kunt u terecht bij secretariaat en/of website.



# Westerly Club Nederland





**Westerly Fulmar “Zee-Otter” van Wim en Evelien Keuper**